

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

LA FORMA JURÍDICA DE LAS EMPRESAS PRESTATARIAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR(*) (1096)

GUILLERMO AGUERRONDO

SUMARIO

Introducción. Primera Parte. La nueva figura jurídica. I. El sector consorcial. I.1. El consorcio multiempresario. I.2. Por qué los consorcios multiempresarios son consorcios de producción. I.3. Contenido del consorcio multiempresario. I.3.1. Las unidades empresarias de producción propia (los automotores). I.3.2. Los titulares del derecho a explotar las unidades de producción. I.3.3. El conjunto empresario. I.3.4. El pacto consorcial. a) El instrumento constitutivo de la unión consorcial. b) El reglamento general de coproducción. I.3.5. Los órganos mediante los cuales se expresa la voluntad consorcial. II. El ente social común. III. La infraestructura satélite de servicios. Segunda Parte. El nuevo modelo de organización empresaria. 1. El esquema empresario correcto. 2. El doble significado del término empresa en el marco de la empresa consorcio. 3. La forma jurídica de las empresas singulares. 4. La doble condición jurídica de cada miembro componente. 5. La responsabilidad jurídica. 6. La empresa consorcio vista como una organización fundada en el trabajo. 7. Las relaciones laborales. 8. Legislación.

INTRODUCCIÓN

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Hace 50 años comenzó a ensayarse en el Río de la Plata (Montevideo y Buenos Aires) un nuevo sistema de prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros por automotor. Era un nuevo sistema de prestación del servicio porque introducía la novedad, hasta entonces desconocida, de que los mismos trabajadores que venían operando los automotores de su propiedad (taxis) en forma individual pero separados entre ellos, en adelante se agrupaban - y agrupaban sus automotores (taxis) - y se organizaban en "líneas". Cada línea congregaba una cantidad de automotores y de trabajadores prestatarios, pero los automotores se seguían explotando en forma individual. Como lo venían haciendo hasta entonces. Porque los trabajadores seguían siendo propietarios individuales de sus automotores y no propietarios colectivos como ocurre en la cooperativa.

No sin lucha el nuevo sistema terminó desalojando definitivamente al viejo sistema de prestación del servicio mediante empresas privadas concesionarias, o por el Estado. Ahora se aplica en todo el país y en toda el área latinoamericana de este continente; y al parecer se trata de una innovación irreversible.

En lo que concierne a la Argentina, al comienzo de la experiencia las "líneas" se constituyeron de manera informal; pero exigidas por el poder concedente (el Estado) muy pronto comenzaron a organizarse "legalmente" y entre las figuras jurídicas que les ofrecía la legislación adoptaron la de la sociedad anónima, de la sociedad de responsabilidad limitada o de la cooperativa.

Y así continúan hasta el día de hoy, después de 50 años. De manera que "para todo el mundo" estas empresas, o son sociedades anónimas o de responsabilidad limitada o son cooperativas a las cuales simplemente se les han incorporado algunas modificaciones que en lo esencial no alteran la estructura de su filiación jurídica societaria.

Es congruente, por lo tanto, que cada vez que una división de la Administración Pública o una unidad del Poder Judicial se ve obligada a opinar, intervenir o decidir en asuntos vinculados a estas empresas se impone la ley del menor esfuerzo y todos terminan aceptando como legítima la forma jurídica que se invoque (sociedad anónima, responsabilidad limitada o cooperativa).

Pero este encuadramiento de la figura jurídica en el marco de las formas societarias mercantiles que ofrece la legislación, es totalmente inadecuada, y uno de los clásicos casos de persistencia en el error. Desde su aparición, hace 50 años, la figura fue mal visualizada, y peor mentalizada y detectada, y esta mala visualización sigue persistiendo a través de los años, hasta el día de hoy.

La prueba es abundante. En los pocos trabajos en que se aborda el tema (y que no cito concretamente porque no aportan nada) en el ámbito del quehacer jurídico y legislativo, en las esferas del gobierno y de la Administración Pública, en los casos que se han llevado a los tribunales y en los pocos que se han tratado en la cátedra, la figura sigue siendo enfocada como si fuera una figura societaria mercantil. Y no es así.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

El error persiste por una razón muy simple. No es fácil evadirse de la atmósfera rutinaria. Los profesionales del derecho y de las ciencias económicas unidos a los funcionarios del Estado que por diversos motivos están ligados al quehacer de estas empresas se mantienen, por simple inercia, en el mismo error mental al considerar las situaciones que se les presentan. La presión de las figuras jurídicas codificadas es tremenda y dado que todas las codificaciones (con excepción de la italiana) solamente presentan figuras societarias, es casi imposible romper la caparazón que envuelve a toda la legislación nacida en la época mercantil para reglar instituciones mercantiles.

Sin embargo - hay que consignarlo sin eufemismos - no ya los jurisperitos, los economistas ni los legisladores sino los interesados directos - los transportadores (los colectiveros como aquí se los llama) - son los únicos que han sido y siguen siendo quienes nunca estuvieron satisfechos con las soluciones que les proporcionan las figuras jurídicas tradicionales que les ofrecen los códigos. Ellos son quienes viven la experiencia y los obstáculos que presenta una legislación al fin y al cabo prestada, y reclaman una legislación adecuada a su realidad económico - jurídica.

Y como no han dejado, ni dejan, de pedir y presionar, no han faltado iniciativas y proyectos de ley que intentan estructurar una figura jurídica específica. Pero lamentablemente hasta ahora no se ha conseguido concretar sus aspiraciones(1)(1097).

En efecto. El primer proyecto de ley fue presentado en la Cámara de Diputados de la Nación por el diputado Luis J. Fregossi (acompañado de la firma de otros diputados) en la sesión del 9 de setiembre de 1945(2)(1098) o sea 18 años después de haberse puesto en marcha la iniciativa de un grupo de taxistas de la ciudad de Buenos Aires(3)(1099). Este proyecto se reprodujo el 6 de junio de 1951 y se insistió en él el 8 de junio de 1961. El proyecto proponía (art. 19) que "Las personas o entidades que por concesión, permiso o cualquier otro título emanado de los poderes públicos nacionales, provinciales o municipales se ocupen de la explotación del servicio de pasajeros en común, podrán organizarse en sociedad con arreglo a las especificaciones de la presente ley" (el subrayado es mío). "El contrato pertinente podrá ser hecho por escritura pública o instrumento privado..." (art. 2º). "El nombre o razón social será precedido o seguido siempre del aditamento <sociedad de componentes>" (art. 3º). "En todos los documentos emanados de la sociedad, la denominación o razón social será precedida o seguida de las palabras <sociedad de componentes>..." (art. 25).

Mascheroni denuncia un segundo proyecto originado en el año 1960 en la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados de la Nación(4)(1100) siguiendo la línea de la "tipificación de la sociedad que podrían llamar 'ideal' para las empresas de transporte de pasajeros que giran sobre la figura de la 'sociedad de componentes'".

A su vez las asociaciones gremiales de empresarios del transporte propusieron sus propios proyectos de ley. Primero FATAP (Federación

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros) y después la CEAP (Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros). O sea que en el término de pocos años hubo cuatro concretos proyectos de ley lo cual muestra el empeño por satisfacer el interés de los transportadores, ávidos de contar con una legislación ad hoc.

Según Zavala Rodríguez existe otro proyecto del Poder Ejecutivo Nacional, proyecto que reproduce totalmente y comenta en su Código de Comercio y leyes complementarias(5)(1101). Pero no da referencia sobre la fuente de la información y por mi parte no he podido verificar su existencia. Ni en los archivos del Congreso Nacional ni en la Secretaría de Transporte de la Nación.

Sea como fuere, ateniéndose al texto de los 30 artículos que componen el proyecto y que Zavala Rodríguez reproduce fielmente, resulta que los tres primeros - que especifican lo esencial del proyecto - reproducen casi al pie de la letra el texto del proyecto de Fragossi determinando que "los componentes podrán organizarse en sociedad con arreglo a las especificaciones contenidas en la presente ley". Lo único que cambia es "el nombre o razón social que será precedido o seguido siempre del aditamento 'Sociedad de Componentes de Transporte Colectivo' ".

El resto del articulado gira dentro de la concepción societaria comercial que lo fundamenta - "Las sociedades de componentes se consideran comerciales" (art. 28) -. Por consiguiente, este proyecto, si existe, no aporta nada nuevo. Sin embargo, el doctor Zavala Rodríguez adhiere a la concepción societaria comercial con estas palabras: "Sin manifestar nuestra conformidad en su detalle, expresamos que es un proyecto completo que da una idea cabal del problema". Convicción que reafirma en el texto de una nota (Nº 10) que aquí se reproduce como nota (6) al pie de página. Resumiendo. La nota común que domina en todos estos proyectos es la coincidencia en el enfoque de la solución. Todos aceptan que se trata de una sociedad. Por supuesto de una sociedad sui generis (¿anómala?) que, por esto mismo, reclama una legislación especial. Esta coincidencia en el punto de partida explica por qué para especificar la singularidad de la figura jurídica todos los proyectos comienzan identificándola con la sociedad.

"Sociedad de componentes" para el proyecto de Fregossi, "Sociedad de Transportadores por Automotor" en el proyecto de FATAP, "Sociedad de componentes de empresas de transporte", "Sociedad componentes de transporte" o simplemente "Sociedad de componentes" (porque con muy poco rigor científico el proyecto de CEAP indistintamente utiliza las tres denominaciones), "Sociedad de componentes del transporte colectivo" en el proyecto que Zavala Rodríguez adjudica al Poder Ejecutivo.

Lo que aconteció fue muy simple. Los autores de estos proyectos se engañaron al suponer que las unidades automotores están incluidas y formaban parte del ente societario y se dejaron llevar por la rutina profesional superinfluenciada por las concepciones jurídicas societarias mercantiles que impera en la codificación universal. Esta influencia es tan poderosa que ni aun la cátedra universitaria se ha podido evadir de

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

su embeleso. Y así no se ha avanzado nada. Al contrario, se ha retrocedido si se considera que se ha contribuido a mantener la vigencia de un inexplicable error.

Pero esto no es todo. En la obra que comentamos Zavala Rodríguez me adjudica la autoría de otro proyecto de ley en estos términos: "Proyecto del escribano Aguerro" (en bastardilla): "El escribano Guillermo Aguerro ha demostrado una profunda preocupación sobre este tema..."(6)(1102).

Y el comentario sigue de esta manera: "Según el señor Aguerro: a) 'El contrato se constituye por los componentes' con independencia económico - financiera y de gestión, aunque no absoluta, sino voluntariamente autolimitada desde que todos los derechos y facultades de gestión individual y también en los de gestión común están en relación recíproca de dependencia y subordinación al cumplimiento de los objetivos comunes.

"b) A este consorcio sigue ineludiblemente un reglamento, constitución o pacto multilateral, de coproducción, al cual adhieren libremente las personas jurídicas (componentes) como miembros independientes y autónomos (multilateralidad).

"c) Aparece un sector colectivo común de los componentes que Aguerro llama de segundo grado, porque además de estar separado y yuxtapuesto del sector múltiple o base (consorcio <de componentes>) actúa y se comporta como un elemento complementario, dentro del complejo jurídico. Este sector no sólo está internamente separado del sector multiindividual, sino que es de naturaleza distinta porque está formado por las personas físicas titulares de los derechos (participaciones) sobre las personas jurídicas individuales y particulares, ubicadas en el sector de base que componen la unión.

"d) Este sector se organiza como una unidad jurídica monolítica - asociación o sociedades -.

"Aquí estriba nuestra principal objeción a la idea del señor Aguerro. Para fundar su opinión sobre el punto, él dice: <La bifurcación se produce según sea la función que se asigne al organismo de segundogrado. Este elemento jurídico complementario puede limitarse a cumplir las específicas funciones complementarias de representación y gestión común - sin propósitos de lucro - y simultáneamente y al mismo tiempo puede estar jurídicamente habilitado para cumplir otras funciones, también de carácter complementario, pero con fines de lucro>.

"La extensión y el carácter (con fines de lucro o sin él) de las funciones que se proponga cumplir ese elemento complementario, dentro del complejo jurídico, determina que se organice como asociación o sociedad.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

"El escribano Aguerrondo, con criterio no actual, se alza contra la ubicación de esta figura en el ámbito del derecho comercial, considerando que es otro de los tantos anacronismos que habrá que ir pensando - dice él - en desprender de la jurisdicción del derecho mercantil o comercial instituciones del tipo que aquí se comentan, que con las asociaciones (?) de ahorros y préstamos, cooperativas y similares, son instituciones jurídicas que carecen de propósitos mercantiles (?) y casi todas de propósitos de lucro (?) (7)(1103).

"Esta afirmación se desentiende del fenómeno, tantas veces mencionado por nosotros, de la comercialización del derecho civil, a que se refieren todos los autores. Precisamente la unificación del derecho privado, de que nos hemos ocupado en el trabajo mencionado en homenaje a Lafaille, busca recoger esa realidad que orienta actualmente a las relaciones y contratos en el campo económico.

"No se puede aceptar, además, en modo alguno, que los 'componentes' al organizarse así, no busquen un fin de lucro, y aun se valgan para ello de una 'asociación' que por sí no lo persigue; esto no basta para excluir la existencia de una sociedad y no de una asociación.

"La naturaleza del negocio - empresa de transporte - y la índole del servicio y la finalidad perseguida demuestran la lucratividad y de allí que siempre esta sociedad o asociación, aunque así se la llame, que constituye indudablemente una empresa, será comercial. Es el caso de los clubes, que adoptan la forma de sociedad anónima, con respecto de las cuales, conforme la buena doctrina, debe concluirse que son sociedades comerciales y no asociaciones" (8)(1104).

Hasta aquí el texto de las opiniones de Zavala Rodríguez. De las cuales, a mi vez, tengo que decir lo que sigue:

1) El señor Aguerrondo no ha hecho ningún proyecto de ley. Tampoco ha intervenido en la redacción de ninguno de los proyectos conocidos. Simplemente se ha limitado a publicar algunos trabajos sobre el tema, uno de los cuales es el que glosa Zavala Rodríguez. Pero este trabajo no es un proyecto de ley.

2) En el caso de las empresas que estamos considerando la cuestión es sencilla. Para la tesis del profesor Zavala Rodríguez y su cátedra, los automotores y sus titulares individuales están "metidos" dentro de un único saco jurídico, de naturaleza societaria y, por supuesto, mercantil. Para mí, en cambio, hay dos sacos que si bien están ligados e interrelacionados son independientes entre sí. Cada uno de estos dos sacos jurídicos tiene su propio contenido y sus propios objetivos. El contenido de uno está constituido por el conjunto de los automotores y sus empresarios individuales, unidos para producir agrupados (objetivo) sin que por esto se asocien entre ellos. En el otro saco están solamente éstos (los empresarios individuales) agrupados para prestarse ayuda y cooperación mutua organizándose en forma asociativa o societaria. En otras palabras: el objetivo del primero es hacer producir a los

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

automotores en forma singular (individual). El objetivo del segundo es facilitar la actividad productiva de aquéllos, representarlos y atender y administrar sus intereses comunes.

3) Si una tesis mete en un único marco jurídico societario a todos los automotores - que jurídicamente no son otra cosa que empresas individuales agrupadas y unidas sin estar asociadas - y la otra los deja fuera del marco jurídico societario dividiendo así a la organización empresaria en dos sectores, no puede quedar dudas que estamos frente a dos tesis distintas. Una es unificadora y totalizadora. La otra todo lo contrario.

4) Esta desubicación en el planteo de la situación real es la que lleva a Zavala Rodríguez a "objetar la idea del señor Aguerro" a propósito de la naturaleza jurídica del ente común (si es sociedad o si es asociación). Pero este no es el nudo de la cuestión. El nudo de la cuestión es mi "idea fundamental" sobre la segmentación interna de la figura empresaria. Pero de esto Zavala Rodríguez no dice nada. Pasa por encima de esta distinción fundamentalmente previa y solamente ataca un aspecto de la misma, aspecto que es el menos importante de mi tesis.

Por otra parte la objeción tendría valor si visualizáramos la misma realidad empresaria en forma idéntica y disintiéramos sobre la naturaleza jurídica de uno de sus elementos componentes. Pero la vemos en forma distinta y, por consiguiente, hablamos de cosas distintas. Y es ésta la dificultad para entenderse.

5) Finalmente, en el conjunto de las objeciones que estoy comentando hay un trasfondo que es necesario traer al primer plano. El derecho es un producto cultural y la cultura, como Jano, tiene dos caras. Una que mira hacia atrás y la otra que mira hacia adelante.

Ver a las empresas de transporte colectivo de pasajeros por automotor "organizadas" en nuestro medio con los ojos de la cara que mira hacia atrás es verlas con los mismos ojos del mercantilismo liberal, hoy superado, que en el plano del derecho utiliza a las sociedades comerciales como únicas formas jurídicas adecuadas para la realización de sus fines.

Y así llega el abuso de "comercializar el derecho civil" cuando dispone, según la "buena doctrina" que Zavala Rodríguez defiende, que "hasta los clubes" que adoptan la forma de sociedad anónima deben tenerse por sociedades comerciales. Y yo agrego: y de comercializar el derecho administrativo permitiendo que las unidades administrativas del Estado puedan ser identificadas como sociedades anónimas ¡formadas por un solo accionista!

Al insistir Zavala Rodríguez con tanta vehemencia y convicción que cada empresa de transporte colectivo formada por automotores de propiedad y explotación individual es, jurídicamente considerada, una sociedad: y aún

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

más, es una sociedad comercial, la autoridad de la cátedra se pronuncia en favor de las soluciones societarias del mercantilismo liberal que todavía sobreviven en los códigos y las legislaciones anquilosadas. Y en ciertas cátedras universitarias que "con criterio no actual" se mantienen en la idolatría de aspirar "comercializar el derecho civil" para que todo se vuelva puro mercantilismo.

Es contra esta posición pasatista que "me alzo", como bien dice Zavala Rodríguez. Considero que con la irrupción de las corrientes socializadoras en el campo del derecho - vale decir de las corrientes que se ocupan y preocupan por lo social - han aparecido en el horizonte nuevas instituciones "sociales" - que por sus objetivos y fines no se identifican con las sociedades mercantiles -. Y por esto mismo reclaman se las separe y aparte del ámbito mercantil y se las agrupe en el marco de una legislación ad hoc moderna y "actual", bien tipificada.

El mismo equivoco, el mismo error de enfoque que se acaba de describir y comentar se reproduce en otros países del continente como se puede ver en los ejemplos que ofrecen el Uruguay, Guatemala y México. Tres casos que menciono sin más propósito que mostrar las pautas mentales del pensamiento jurídico que, en el tema, domina nuestro continente(9)(1105).

Primera Parte LA NUEVA FIGURA JURÍDICA

Para la indagación que vengo realizando tanto estos proyectos de ley que acabo de recordar en la introducción como los antecedentes del Uruguay, Guatemala y México, carecen de total relevancia, toda vez que la concepción societaria no refleja la realidad empresaria que presentan las empresas del transporte colectivo por automotor en Latinoamérica. Al contrario, contribuyeron a prolongar mi confusión.

Sin embargo, he considerado muy conveniente incluir esos antecedentes como introducción al tema de este trabajo porque muestran cómo la desviada visualización societaria que domina en el ámbito del derecho positivo de toda esta región de América, ha interferido la percepción del fenómeno. Inmerso, como todos, en esta atmósfera, a mí mismo me ha costado, debo confesarlo, muchos años y esfuerzos de indagación para romper esa caparazón, salir del "adormecimiento" (que diría Kant) y alcanzar a vislumbrar que la figura jurídica de estas empresas no es societaria. Y aunque no conté con la ayuda de un Hume(10)(1106), encontré la ayuda de un método.

Efectivamente, detenido en la vía muerta de las soluciones societarias tradicionales, un día resolví cambiar el método de mi investigación y utilizando el método fenomenológico puse entre paréntesis todo cuanto se decía y se imponía erróneamente y sólo me atuve a observar el comportamiento del fenómeno analizado y a descubrir los datos que proporcionaba a la observación objetiva. Utilizando este método muy pronto descubrí que contra lo que proponía la rutinaria atmósfera mental

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

que envolvía a esta problemática empresaria, la figura se presentaba escindida en dos planos, sectores o módulos, interrelacionados entre ellos pero distintos. Un plano, sector o módulo de base, o de primer grado; y un plano, sector o módulo superpuesto, o de segundo grado. El sector de base tenía a su cargo la prestación del servicio público y estaba constituido por la pluralidad de unidades automotores, congregados para producir unidos y agrupados pero sin asociarse. Y el sector de segundo grado, donde sí las unidades empresarias estaban asociadas sea en forma de sociedades anónimas, de responsabilidad limitada o de cooperativa. Pero la unión formada por los automotores quedaba fuera y la sociedad no era más que la fachada de un simple órgano auxiliar que aquella utilizaba para organizar la producción en común.

Por otra parte, junto a estos dos elementos sectoriales fundamentales aparecían otros elementos no ya fundamentales pero que integrando la organización empresaria contribuían a facilitar la acción empresaria y operativa de las unidades automotores. Tales el llamado seguro interno, la cooperativa de seguros y, siempre, la actividad complementaria propia del órgano común (según se verá enseguida, más adelante).

Esto era lo que mostraba la observación objetiva de la realidad empresaria a la luz del análisis pragmático. Con la posesión de estos datos había que avanzar en la investigación.

Por lo tanto el paso siguiente fue analizar todas las figuras jurídicas que ofrece el derecho positivo. La búsqueda debía estar encaminada a detectar si en el campo del derecho existía la figura jurídica que respondiera al esquema organizativo que se ofrecía a la observación.

Descubierta la dicotomía que presentaban las empresas, pronto descubrí que el derecho positivo no ofrecía otra figura jurídica que respondiera a estas características que la consorcial. Mi indagación se centró por lo tanto, en el análisis de la figura consorcio.

Resumiendo: La observación del fenómeno empresario mostraba, con meridiana claridad, que las empresas que los colectiveros llaman - para distinguirlas de las otras empresas convencionales - "sociedad de componentes", "empresa entre componentes" o "empresas de explotación individual" aparecen constituidas por dos sectores fundamentales: el sector de base donde las unidades automotores se agrupan en un típico consorcio pluriempresario de producción no asociativa; y el sector de segundo grado constituido por el ente social común que complementa al sector consorcial como su órgano auxiliar.

Cada uno de estos sectores cumplía, y cumple, su propia función. Cada uno tenía su propia finalidad y sus propios objetivos. Cada uno se estructura en el marco de figuras jurídicas distintas aunque interrelacionadas. El sector de base constituía un típico consorcio pluriempresario (no asociativo) y el órgano auxiliar adoptaba la forma de un típico ente societario que operaba sin propósitos de lucro. Todo como se verá a continuación.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

I EL SECTOR CONSORCIAL

La figura consorcial poco o nada ha sido estudiada entre nosotros - al punto que no figura en los programas de estudio de nuestras facultades de derecho, economía o administración de empresas - por la sencilla y explicable razón que no está incluida en nuestra legislación codificada ni tampoco en ninguna ley especial, salvo en la 13512 (que legisla la "propiedad horizontal") que una sola vez utiliza la voz consorcio en forma accidental y referida a la propiedad por departamentos. Sin embargo, la figura existe y en la codificación italiana no sólo se dan las normativas para la constitución y funcionamiento de los tradicionales consorcios reales sino que la última reforma del Código Civil (1942) contiene el capítulo "De los consorcios para la coordinación de la producción y el intercambio".

Como es sabido, hay muchos tipos de consorcio. La legislación tradicional los divide en consorcios reales, consorcios administrativos, consorcios públicos, consorcios de actividad pública, consorcios privados, etc. Pero los primeros, los consorcios reales, han sido siempre los consorcios típicos. Y muy principalmente aquellos que unen las cosas, bienes (parcelas de tierra) sin confundirlas ni unificarlas. Sin embargo, en la época moderna las organizaciones consorciales se han extendido no sólo al ámbito de la economía privada - ahora se constituyen consorcios financieros para construir obras públicas, consorcios de exportación, consorcios de asistencia técnica - sino también en el ámbito del Estado, muy especialmente en el ámbito de los servicios públicos.

Pero hay que aclarar. Estas figuras consorciales presentan las mismas notas comunes. Todas son asociativas, colectivas, monolíticas y unipersonales. Todas están constituidas sobre la base de aportes de capital y distribución de beneficios (o pérdidas) en base al aporte de capital. Y la propiedad se fusiona y fungibiliza, se torna colectiva, indivisa e indiferenciada y pasa a ser del ente consorcio. Como y tal cual ocurre en las sociedades mercantiles.

Con lo cual en este tipo de consorcio, si cada miembro es un socio que aporta capital, su situación jurídica y económica no se diferencia, en lo esencial, de la de un socio de una sociedad mercantil. Razón por la cual el ente consorcial resulta ser un ente societario, distinto de los miembros asociados, que tiene su propio capital constituido por los bienes aportados - sean bienes físicos, dinero, tecnología, capacidad científica - y que pasan a ser de propiedad del ente consorcio. Tal como ocurre, repito, en cualquier sociedad mercantil. La propiedad pierde su individualidad para colectivizarse, unificarse, fungibilizarse y tornarse indivisible.

Si bien hay algunos consorcios que pueden tener como objetivo la producción de bienes, por lo general sus objetivos son puramente mercantiles (coordinar la producción y el intercambio), financieros o de servicio.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Estas características puramente societarias explican por qué cualesquiera de estos consorcios pueden transformarse en una sociedad mercantil (en una sociedad anónima o de responsabilidad limitada, por ejemplo) sin que por esto cambie la naturaleza y la idiosincrasia del contenido. Es decir: cambie la forma de producción, la unificación de los bienes en forma de capital y las relaciones laborales. Sólo cambia la forma jurídica pero no se modifica el contenido. El sustrato sigue siendo el mismo: sólo cambia la forma, el continente.

1.1. El consorcio multiempresario

El modelo de consorcio que han descubierto y creado los transportadores del Río de la Plata tiene otro contenido. Como que se organiza sobre la base de otros principios, muy distintos a los que sostienen al consorcio asociativo uniempresario. En primer lugar es un consorcio formado por la unión y no por la fusión de unidades jurídicas y económicamente independientes. Por consiguiente es un consorcio multiempresario, queriendo decir con esto que está formado por múltiples empresas que se unen pero no se asocian ni fusionan, confunden ni unifican. Cada unidad automotor sigue siendo una empresa independiente con sus propios ingresos y sus propios egresos. Y cada titular de la propiedad, el automotor, un trabajador - empresario. Toda vez que no sólo "trabaja" su unidad automotor sino que asume riesgos, como todo empresario. Los ingresos y los egresos los soporta cada unidad en forma individual.

Al dejar de ser un consorcio uniempresario para ser un consorcio multiempresario o plural, el contenido de la figura jurídica presenta notas propias que la diferencian totalmente de cualquier figura jurídica fundada en los principios de la asociación de capitales. Porque, justamente, el consorcio que se forma por la unión de unidades de producción independiente (los automotores) no se funda sobre la base de aportes de capital sino sobre la base de incorporar unidades de producción al conjunto empresario que se forma, precisamente, por la unión de todas las unidades incorporadas. "Los bienes ingresan al consorcio - acaso fuera mejor decir <las empresas que ingresan al consorcio> -, no se confunden ni se unifican en una unidad indivisa y unipersonal. Por el contrario, mantienen su individualidad jurídica y económica porque se incorporan al consorcio como bienes individuales independientes y no como capital"(11)(1107).

En otros términos, el bien de producción - en el caso el automotor - no se aporta al consorcio como bien de capital sino que se incorpora como un bien de producción independiente que sigue y seguirá manteniendo su singularidad jurídica y económica y su independencia individuada.

El cambio implica, además, que la propiedad no deviene indivisa y colectiva, no se fungibiliza ni se torna indiferenciada. Por el contrario, se mantiene dividida y singularmente individuada; y el ente que las agrupa no es internamente monolítico sino plural, porque los titulares de las

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

unidades no están asociados sino agrupados.

I.2. Por qué los consorcios multiempresarios son consorcios de producción

De todo cuanto se acaba de exponer surge la evidencia de que el tipo de consorcio que estamos considerando está formado por la unión de una pluralidad de empresas - en el caso por las unidades automotores - que se agrupan para producir unidas sin asociarse; y por los trabajadores titulares de los automotores que los hacen producir en calidad de empresarios. Por consiguiente, si los automotores se agrupan para producir y los trabajadores empresarios no tienen más objetivo que hacerlos producir, el consorcio se caracteriza por ser un consorcio de producción.

I.3. Contenido del consorcio multiempresario

Al dejar de ser un consorcio uniempresario para ser un consorcio multiempresario o pluriempresario, el contenido de la figura consorcial se modifica de tal modo que presenta notas propias, que la diferencian, totalmente, de los consorcios convencionales, con excepción de los consorcios reales.

En efecto, para lograr una clara comprensión (jurídica) del diseño que ofrece la figura del consorcio pluriempresario tal cual se experimenta en el Río de la Plata y en toda América latina, hay que distinguir los cinco elementos que forman su estructura constitutiva, a saber:

1. Cada una de las unidades empresarias de producción propia (los automotores) con su propia singularidad, independencia y autonomía individuada;
2. Cada uno de los titulares del derecho a explotar las unidades de producción dentro del consorcio;
3. El conjunto empresario, formado por el total de las unidades singulares de producción propia, agrupadas para producir unidades sin estar asociadas;
4. El pacto consorcial que comprende: a) El contrato de constitución del consorcio; y b) El reglamento general de coproducción;
5. Los órganos mediante los cuales se expresa la voluntad consorcial: la asamblea.

Vamos a comentar separadamente cada uno de estos elementos constitutivos del consorcio multiempresario de producción individuada tal cual se experimenta en esta región del continente.

I.3.1. Las unidades empresarias de producción propia (los automotores)

Como lo he anticipado, cada unidad automotor es una empresa independiente singularmente individuada y autónoma de las otras

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

empresas (a su vez singularmente individuadas) que forman el grupo empresario; y que no sólo produce para ella misma - y no para las demás - sino que, por esto mismo, tiene su propia gestión y administración, recibe sus propios ingresos, cubre sus propios gastos y corre sus propios riesgos, sin compartírselos con las otras empresas del grupo. Cada automotor es, por consiguiente, una pequeña célula empresaria de producción individual, una unidad económica independiente que tiene su propio capital (el automotor utilizado) sin más ligamen con las otras células empresarias que el compromiso de cumplir el mismo objetivo empresario - la prestación de un servicio público - sin estar, por ello, asociados entre ellas. (A lo menos en este nivel consorcial).

Por todo cuanto se acaba de señalar cada empresa consorciada es una unidad jurídico - económica independiente que opera y produce con el propósito de conseguir sus propios beneficios materiales; y cada uno de sus titulares es un empresario - un trabajador empresario - desde el momento que es quien en definitiva busca beneficio lucrativo y soporta los riesgos inherentes.

Con lo cual aquí todo es individual (en el sentido de ser singular). El automotor es una empresa individual, la explotación es individual, el trabajador es un propietario individual y es un empresario individual, el beneficio lucrativo (o pérdida) es individual, la dirección y la administración es individual y en definitiva el riesgo es individual. En suma: autogestión totalmente individual.

En ningún otro modelo de organización empresaria la individualidad alcanza un grado tan alto de integración.

I.3.2. Los titulares del derecho a explotar las unidades de producción

Aunque no habría impedimento para que los titulares del derecho a explotar las unidades consorciadas fueran personas jurídicas, lo cierto es que en este tipo de consorcio - constituidos por la agrupación de automotores para el transporte colectivo de pasajeros - los titulares del derecho a la explotación de los automotores son siempre personas físicas, individuos trabajadores que manteniendo su condición de trabajadores - empresarios (y no de trabajadores asalariados) explotan los automotores por su cuenta y cargo, en forma individual y directa. O sea sin la intermediación de un ente jurídico colectivo.

Por otra parte hay que destacar que si bien la condición sine qua non que tipifica la existencia de este tipo de consorcio es que los frutos de los bienes consorciados (de los automotores) pertenecen en propiedad, individuada, a los trabajadores que los hacen producir - independientemente de que sean o no propietarios de los mismos - en el caso de los consorcios constituidos para la explotación individual de automotores de transportes colectivos, el derecho a su explotación emana del derecho de propiedad. Vale decir que en este tipo de consorcio los trabajadores - empresarios son propietarios individuales de los automotores que explotan por su cuenta y cargo; y que el producto de

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

los automotores les pertenece porque son propietarios de los mismos. Por esto mismo hay que insistir y destacar de paso: no es necesario que los bienes consorciados sean de propiedad de los trabajadores. Lo que sí es necesario es que los frutos de esos bienes sí deben ser de su propiedad. Esta última condición tipifica el sustrato social de todas las uniones consorciales constituidas por trabajadores - empresarios. Razón por la cual hay que considerar en la teoría, y en la práctica, como consorcio típico a aquel que satisface la exigencia de que el producto de los bienes de producción consorciados pertenece en propiedad a los trabajadores que los hacen producir. Con independencia de que los trabajadores sean o no propietarios de los mismos. Porque muy bien pueden ser simples usufructuarios o usuarios, o locatarios, comodatarios, etc.(12)(1108).

I.3.3. El conjunto empresario

El conjunto empresario es la macrounidad multi o pluriempresaria formada por el total de las pequeñas empresas (los automotores) unidas para producir agrupadas pero sin asociarse.

El conjunto empresario es una estructura jurídica cerrada, queriendo decir con esto que una vez establecido el número de unidades que lo integran (o deben integrar) la cantidad queda fija.

Como cada unidad empresaria ingresa al conjunto empresario como unidad incorporada al grupo de producción y no como aporte de capital (ésta es otra nota, fundamental, que distingue al consorcio pluriempresario del consorcio asociativo) sigue manteniendo su propia individualidad e independencia jurídica y económica; y puede ser separada, transferida, gravada, cambiada, reformada, modificada (todo dentro de un marco de normas preestablecidas) sin que cada una de estas alternativas modifique sustancialmente el esquema estructural que presenta el conjunto empresario.

La exclusión del factor "aporte de capital" como ligamen componente de la unión de empresas que forman el conjunto empresario determina que la producción de las unidades no se distribuya en función de dividendos o beneficios asignados al capital invertido en cada unidad (costo del automotor), sino en función de la alícuota que en términos de producción cada unidad aporta al resultado del conjunto empresario(13)(1109).

I.3.4. El pacto consorcial

El pacto consorcial es la exteriorización jurídica de los acuerdos, libremente consentidos(14)(1110) que los fundadores e iniciadores de la unión consorcial pluriempresaria explicitan en forma de una instrumentación que contiene la estructura de los acuerdos y normas que habrán de sostener y regular las relaciones internas y externas de las partes componentes del consorcio.

El pacto consorcial está compuesto por dos contextos jurídicos perfectamente separables e identificables el estatuto (o contrato) de constitución del consorcio; y el reglamento general de coproducción.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Este es el complemento de aquél. Por consiguiente pueden aparecer explicitados en un único instrumento jurídico pero también pueden aparecer explicitados en forma separada.

Sin perjuicio de otras notas que la teoría jurídica irá acumulando a medida que se los estudie, si se parte de la tesis que el pacto consorcial es un contrato, en la nomenclatura jurídica de los contratos este pacto contractual puede tenerse por un típico contrato de adhesión de naturaleza plurilateral. Toda vez que los contratantes son adherentes que entran y salen y nuevos adherentes pueden venir a ocupar el lugar de éstos; y hasta pueden cambiar su naturaleza jurídica sin que sea necesario modificar las cláusulas y estipulaciones normativas, salvo casos especiales que el mismo instrumento determina. Pero si se hipotetiza, como muy bien puede ser, que en definitiva el pacto consorcial es un típico estatuto jurídico interno que solamente regula relaciones destinadas a institucionalizar la cooperación mutua (personal y económica) entre los partícipes, cabe abordarlo desde otra perspectiva que posiblemente lleve a conclusiones inusitadas.

De todas maneras, aclaro que toda esta temática vinculada a la naturaleza jurídica del pacto consorcial reclama una investigación exhaustiva que queda propuesta a quienes se interesen en el tema. Sin embargo, sin otro alcance que el propósito de facilitar una primera aproximación al tema, a continuación lo expongo en forma separada.

a) El instrumento constitutivo de la unión consorcial

En primer lugar es de composición cerrada. Por esta razón incluye disposiciones relativas al número de automotores que en definitiva deben componer el consorcio y establece regulaciones para el ingreso de los automotores y de sus titulares; y para su exclusión.

En segundo lugar, del contexto de sus disposiciones resulta claro que los miembros componentes ingresan al consorcio como partes y no como socios. De aquí que este instrumento no incluye disposiciones que regulen o disciplinen relaciones asociativas ni societarias. Ni se ocupa, sino muy tangencialmente, de la administración interna de las unidades automotores. (Porque cada unidad automotor tiene su propia administración empresaria. Se autogestiona).

En tercero. Cada automotor mantiene su individualidad jurídica y económica porque si bien ingresa al consorcio afectado al compromiso de producir unido a los demás automotores, no ingresa como aporte de capital; sino que se incorpora al consorcio y a su régimen de producción para producir en forma individuada (o sea en la misma forma que produciría si no estuviera incorporado al consorcio). En otras palabras, la instrumentación no permite la fungibilidad de los bienes consorciados (de los automotores) mediante el recurso de incorporarlos al activo social en forma de capital. Como ocurre en la empresa clásica.

En cuarto lugar, la explotación de los automotores es individual y cada unidad responde por sus propios gastos y deudas, se administra individualmente y asume sus propios riesgos.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

En quinto lugar. No hay patrimonio consorcial, hay patrimonios individuados (singulares). Por consiguiente, la unión consorcial no tiene ningún derecho sobre la producción. Esta pertenece a los titulares de los automotores, en forma singular e individual.

En sexto lugar. Reconoce, implícitamente, la existencia de dos esferas de decisiones: la de cada parte componente (autogestión); y la común a todas las partes componentes (cogestión).

Dentro de este marco de situaciones de hecho, el pacto incluye otras disposiciones referidas a los automotores que por lo general tienen que ver con el cambio, desafectación, transferencia, responsabilidad de sus titulares, obligaciones que deben cumplir y derechos que les pertenecen.

b) El reglamento general de coproducción

Otro importante elemento - posiblemente el más importante desde la perspectiva de lo jurídico porque hace al funcionamiento del conjunto empresario - que integra el cuadro constitutivo del consorcio multiempresario tal cual funciona en el marco de las empresas prestatarias del servicio de transporte público que analizamos, es el reglamento general de coproducción, instrumento que en la terminología dominante en el ámbito empresarial del transporte colectivo por automotores indistintamente lo denominan "contrato de trabajo" o "contrato de explotación", en la Argentina; o "régimen de explotación" en el Uruguay.

Mientras que el estatuto (o contrato) es constitutivo, este reglamento es más bien normativo y disciplinario dado que en realidad se trata de una instrumentación reglamentaria multilateral destinada a organizar la coproducción corporativa puesto que el objetivo real de esta concreción instrumental es establecer las normas y pautas que los componentes convienen para organizar la coproducción de las unidades empresarias consorciadas.

Este reglamento contiene las bases que autorregulan las actividades singulares de cada unidad empresaria y las del conjunto de unidades agrupadas, específicamente en aquello que tiene que ver con el funcionamiento; el modo de operar y de participar en el cumplimiento de los servicios, clasificación de las unidades y modalidades de producción y fórmulas para distribuir los ingresos(15)(1111); y concurrir al prorrato de los gastos comunes. Además: características que deben reunir los automotores (color, número de asiento, tipo de chasis, motor, etc.), exigencias que deben cumplir las unidades (mantenimiento, aseo, turnos, horarios) y normas de acción para que todos los automotores tengan las mismas oportunidades de participar en la producción de los servicios; referencias que determinen claramente que las obligaciones y deudas de cada unidad automotor son exclusivamente a cargo, como también la retribución de ciertos servicios comunes que utilice; prohibición, a los componentes de contratar directamente la prestación de servicios (porque todas las contrataciones se hacen mediante y con la intervención del ente social común); y si es posible pautas para proteger

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

los intereses individuales de los componentes y, como contrapartida, determinar los intereses comunes que también merecen protección: expreso reconocimiento de que las disposiciones reglamentarias y las decisiones de los órganos componentes deben cumplirse obligatoriamente y sometimiento a la autoridad directiva con el compromiso de someterse a sus decisiones con aceptación de las sanciones por incumplimiento, etc., etc.

Sin perjuicio de la autoridad delegada en el órgano ejecutivo que gobierna el ente social común representante del consorcio, en materia de dirección, fiscalización y administración de todo lo que es común, corresponde a la asamblea de componentes la modificación de las normas y pautas contenidas en el reglamento general de coproducción. No así en los reglamentos especiales y particulares.

I.3.5. Los órganos mediante los cuales se expresa la voluntad consorcial

La voluntad consorcial se expresa a través de las propias asambleas del consorcio. (Lo cual confirma la independencia de este sector del órgano social común).

Careciendo, como se carece, de una legislación ad hoc que regule la constitución, funcionamiento y el valor de las decisiones de estas asambleas, es cosa común que las mismas se realicen de manera informal, al margen de toda heteronomía jurídica. Pero así y todo, es necesario enfatizar que a los ojos de los componentes las decisiones de estas asambleas tienen más valor, mucho más valor, que las que se producen en las asambleas regulares del órgano social común.

II EL ENTE SOCIAL COMÚN

Si el sector de primer grado presenta la tipicidad de una organización pluriempresaria dividida en tantas empresas como unidades de producción (automotores) componen el conjunto, el sector de segundo grado presenta la tipicidad de una estructura societaria uniempresaria e indivisa, externa al consorcio de producción, aunque íntimamente relacionada e interrelacionada.

Este sector no se ocupa de la producción. Solamente cumple funciones de servicio destinadas a asistir a las unidades consorciadas en todo cuanto se relacione y tenga que ver con la organización de la producción, la dirección, la administración y la representación del consorcio de producción. Por esta razón aparece constituido por todo lo que es común: bienes comunes, representación común, dirección común, asistencia común. Y por esto mismo mientras las actividades que cumplen la pluralidad de las unidades agrupadas en consorcio son singularmente individuales, las de este sector son colectivas. Aquí todo es colectivo: la propiedad, la gestión, las decisiones, las regulaciones y la personalidad jurídica.

En este sector - de propiedad común y colectiva de todos los integrantes del consorcio de producción(16)(1112)- todos los miembros

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

componentes del consorcio están asociados colectivamente en el marco de un ente societario que indistintamente puede constituirse en forma de asociación o sociedad, según actúe con o sin propósitos de lucro(17)(1113). Por consiguiente, cada célula empresaria y cada miembro titular es partícipe en una alícuota societaria indivisa representada por su aporte de capital.

En cuanto ente jurídico societario este órgano auxiliar tiene su propia y única personalidad jurídica su propio estatuto (o contrato), su propio patrimonio o capital y sus propios órganos de expresión (asamblea, junta, dirección, gerencia). Como todo ente societario. (En esto se ve la independencia de este sector de segundo grado del sector de primer grado) .

La conclusión de todo esto es que los objetivos, las actividades y funciones que cumple este órgano societario auxiliar son heterogéneas y muy distintas y diferentes. Pero en lo fundamental sus actividades están exclusivamente dirigidas, como se acaba de señalar, a servir a las unidades de producción para facilitarles el cumplimiento de su objetivo fundamental: la tarea de producir. Con lo cual sus actividades se diferencian, específicamente, de las que cumplen las unidades singulares agrupadas en el sector de base. Mientras las actividades de las unidades componentes del consorcio son de producción, las del órgano común son de servicio.

Por consiguiente, en el encuadre empresario global su rol fundamental (porque es la razón de ser de su existencia), es de servicio. Y para cumplir este rol asume la representación del consorcio de producción en sus relaciones con terceros (el consorcio carece de personalidad jurídica), y administra las actividades comunes y los bienes comunes. En suma: tiene a su cargo todo lo que es de interés común tanto respecto de las unidades de producción como las del consorcio; y todo lo referente a la producción general. Sin perjuicio de que, además, debe cumplir y disciplinar sus propias funciones y actividades.

La distinción entre órgano social común organizado en forma de sociedad o de asociación adquiere valor cuando se considera que cuando actúa como simple asociación cumple sus funciones sin propósitos de lucro; mientras que cuando actúa como sociedad, si bien no queda eximido de cumplir las funciones de servicio inherentes a su condición de órgano auxiliar del consorcio, suele incorporar actividades lucrativas. Por lo general estrechamente vinculadas a las actividades que realizan las empresas componentes.

Por ejemplo: En las empresas de transporte público urbano el órgano social común de las "líneas" urbanas cumple exclusivamente funciones de servicio, sin propósitos de lucro, cualesquiera sea la forma en que se organice: cooperativa, responsabilidad limitada, sociedad anónima. Vale decir: en el cumplimiento de estas funciones ni gana ni pierde. Recibe las contribuciones que le proporcionan las empresas componentes y las consume en su propio sostén y en la atención de sus funciones de servicio. Pero en las empresas de transporte que operan en media

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

distancia, y más categóricamente en las que actúan en larga distancia, además de las funciones de servicio (sin propósitos de lucro) realiza actividades con propósitos de lucro. Tales como transporte de correo, encomiendas y paquetes; y percibe un ingreso adicional por exceso de equipaje. Y algunas hasta explotan los espacios libres de sus estaciones y paradas. Este beneficio por supuesto les pertenece, pero por lo general lo utilizan para concurrir a los gastos generales; sin perjuicio de que en algunos casos los distribuyan como dividendo.

De cualquier manera hay que tener presente que toda esta actividad lucrativa se mantiene estrechamente vinculada a la actividad de las empresas componentes de la organización consorcial. Pero debe quedar claro: este órgano auxiliar - esté organizado como asociación o como sociedad - no es el consorcio. Es, simplemente, un instrumento externo del consorcio multiempresario formado por las empresas individuadas que se agrupan para producir unidas sin asociarse(18)(1114).

III LA INFRAESTRUCTURA SATÉLITE DE SERVICIOS

Para completar el panorama que ofrecen las empresas de las cuales nos estamos ocupando sólo falta considerar la situación que desde la perspectiva del derecho presenta la infraestructura satélite de servicios, susceptible de ser creada y anexada a la organización empresaria con el limitado propósito de contribuir a facilitar y mejorar la acción operativa y productora de la organización empresaria globalmente considerada.

Al comienzo de su breve historia la figura empresaria existió (unos cuantos años, a lo menos en la Argentina) concretada solamente en los dos elementos fundamentales que acaban de describirse. Pero con el tiempo las empresas se vieron obligadas a crear una infraestructura satélite de servicios destinada a complementar y ampliar las bases del sostén natural que les proporcionaba el órgano auxiliar.

Este antecedente hay que consignarlo porque contribuye a demostrar que la infraestructura de servicios, que yo llamo infraestructura satélite, no es imprescindible para la existencia ni para el funcionamiento de este tipo de empresa.

Sin embargo, con el transcurso del tiempo, esta infraestructura se ha ido desarrollando a medida que las necesidades operativas funcionales del conjunto de la organización lo requieren y en su estado actual presenta las siguientes notas, vistas desde la perspectiva de lo jurídico.

Pero antes quiero destacar que la importancia de considerar esta infraestructura en el plano del derecho deriva del hecho de que su creación genera relaciones diferentes según sea el sector al que está ligado el servicio y la naturaleza y carácter del mismo. Porque cada uno de estos servicios puede estar ligado al consorcio de producción o al ente social de distintas formas y maneras. Pero también puede estar jurídicamente desligado, organizado en forma separada. Por ejemplo, una cooperativa.

Si bien el ente social funciona como órgano de servicios - un órgano al

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

servicio de las unidades de producción - hay que advertir que en las empresas "desarrolladas" no todos los servicios que consumen las unidades de producción son prestados por el ente social. Existen servicios que, como ahora lo señalo, son prestados por una infraestructura satélite que funciona en forma separada, aunque conectada, sea a las unidades de producción, sea al mismo órgano social, o a ambos a dos.

En estos supuestos, o sea cuando los servicios no son prestados por el ente social sino a través de una infraestructura anexada a alguno de los dos componentes básicos de la organización empresaria, la creación y funcionamiento de esta infraestructura satélite configura implicancias jurídicas que es necesario tener presente. En primer término porque si bien esta infraestructura de servicios funciona anexada a la organización, muchos servicios pueden ser jurídicamente autárquicos y aun totalmente independientes.

En la medida que la organización empresaria les otorgue autonomía o autarquía económica y una correlativa autarquía jurídica (principalmente en lo que tiene que ver con las responsabilidades desligadas de los elementos componentes del conjunto) estos servicios reclaman una individualidad propia que los distingue y separa dentro del conjunto de elementos componentes de la organización global.

Concretemos algunos ejemplos. Cuando en estas empresas de transporte los miembros componentes organizan lo que llaman "seguro interno" (destinado a cubrir la parte de los riesgos que no cubren las compañías de seguros) crean un fondo común totalmente desligado del patrimonio de los miembros del consorcio y del capital del ente social que se alimenta mediante los aportes que efectúan las unidades automotores y que ellas mismas consumen cada vez que deben utilizarlo. Ahora bien. Este seguro se maneja mediante un reglamento - aprobado en asamblea de componentes y no en asamblea de accionistas, al cual tácitamente adhieren todos - y su gestión está a cargo del ente social común a través de una comisión ad - hoc que no solamente tiene a su cargo la administración de los fondos sino también determinadas facultades de decisión para determinados casos.

Jurídicamente estos fondos están totalmente desligados del capital social del ente común pero a éste se le confía la gestión en una relación específica y particular, desligada de la gestión común.

Todo esto implica la coexistencia de una división de patrimonios y de responsabilidades que vistos desde el plano de lo jurídico tienen su propia relevancia (jurídica) en la medida en que constituyen servicios jurídicamente separados de la organización in totum.

Otro tanto, o algo parecido, puede decirse de los talleres de mantenimiento y reparaciones de los automotores. No siempre pertenecen al ente social común. Pueden pertenecer a diversos grupos de componentes que los utilizan para mantener y reparar sus propios automotores. A veces funcionan dentro de los espacios físicos que proporcionan las mismas empresas. Como estos talleres se fundan con

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

independencia del consorcio o del ente social (independiente de la "empresa" en el lenguaje que ellos utilizan) tienen su propio régimen, su propia administración, sus propios ingresos originados en los servicios que prestan, sus propias tarifas.

Por otra parte hay servicios que tienen abierta la posibilidad de organizarse y funcionar en forma cooperativa, totalmente independiente del marco de relaciones encuadradas en la organización empresarial consorcial. Son cooperativas fundadas y administradas por los componentes del consorcio de una empresa (o de varios consorcios) que se utilizan en diferentes actividades que interesan a los componentes. (Entre otras: seguros, ahorros, compras, consumo). Por supuesto que en el plano del derecho no tienen ninguna relación jurídica con la empresa consorcial. Pero desde el punto de vista de la organización empresarial forman parte de la misma en la medida que ésta los utiliza para cumplir sus propios objetivos.

Todo esto indica que las combinaciones que pueden realizarse son varias y cada una supone una concepción jurídica distinta o diferente. Pero lo realmente interesante es la "filosofía" que anima y sostiene a toda esta infraestructura; que se basa en la aplicación de ciertos principios muy claros. Entre los cuales: dividir las responsabilidades de la gestión ampliando las bases de la participación cooperadora de los trabajadores en el quehacer del conjunto, organizar y otorgar servicios sin propósitos de lucro pero cuidando y vigilando que se autofinancien. Una filosofía que a medida que se expanda beneficiará a las relaciones sociales.

Finalmente. Este cuadro de situaciones heterogéneas crea un complejo de relaciones e interrelaciones jurídicas que se estructuran fuera de las específicas; y que todavía no han sido estudiadas ni confrontadas. Pero que obviamente presuponen la necesidad de tenerlas presentes a la hora de la evaluación jurídica de la organización empresarial consorcial.

Segunda Parte EL NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN EMPRESARIA

Después de la aclaración anterior y ya al final de la descripción realizada, ahora estamos en condiciones de observar el panorama general que ofrece el nuevo modelo de organización empresarial - observado desde la perspectiva de lo jurídico - y destacar la importancia de cada elemento en la constitución de la figura.

Hemos visto que los dos elementos jurídicos fundamentales en la constitución de la figura son el consorcio multi o pluriempresario (con su pacto consorcial); y el ente social común. Sin el ensamblamiento de estos dos segmentos la figura no puede existir. En cuanto a la infraestructura de servicios, puede o no puede existir porque no es fundamental para la constitución de la figura desde el punto de vista jurídico. Desde el punto de vista económico es otra cosa.

Cada uno de esos dos segmentos fundamentales mantiene una

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

jerarquía propia dentro del cuadro de la figura empresaria. Pero el valor fundamental - el primer valor jerárquico - corresponde al consorcio de producción porque sin este elemento la figura no tiene cómo existir. Este elemento es el generador de la existencia de la organización empresaria. Causa y primer fundamento.

Por consiguiente, si la figura jurídica que enmarca el nuevo modelo de organización empresaria que en nuestro medio se utiliza para prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros por automotor está fundada y sostenida por el consorcio multiempresario de producción (que agrupa y une a los automotores congregados en la línea) no es otra - no puede ser otra - que la figura de una empresa - consorcio.

En consecuencia, si hasta ahora cada vez que queremos referirnos a la forma jurídica de una empresa determinada la llamamos empresa - sociedad anónima, empresa - cooperativa, empresa - mutual, en adelante podremos también hablar de empresa - consorcio. Utilizando esta nueva locución conceptual estaremos indicando que la figura empresaria mentada es de composición plural y responde a La nueva figura jurídica que han creado - quiérase admitirlo o no - los trabajadores del transporte. Y no sólo creado: desarrollado y perfeccionado a través de la media centuria en que la vienen experimentando a lo largo y ancho de todo el continente americano, sin ningún fracaso(19)(1115).

1. El esquema empresario correcto

La separación de los elementos que se acaban de catalogar es el resultado de una larga búsqueda a través de la espesa niebla que, en todos sus aspectos (no sólo en el jurídico), hasta ahora circunda el inexplorado campo de las empresas prestatarias del servicio público de transporte colectivo por automotor tal cual hoy están constituidas y operan en América latina.

Si observamos el panorama que presenta el encuadramiento jurídico de las situaciones que se exteriorizan en la experiencia empresaria que ofrecen estas empresas, las distinciones que se acaban de describir no aparecen claramente perfiladas en ninguna de ellas. Por el contrario, el encuadre jurídico aparece anarquizado y muy confuso. En la teoría y en la práctica(20)(1116).

Habida cuenta que ninguna de las empresas que operan en el continente el sistema de prestación individual está jurídicamente constituido de modo y manera que su esquema institucional recorte el perfil de sus elementos constitutivos - ni aun con relativa claridad - el esquema empresario que acabo de presentar puede parecer una simple elucubración teórica. Pero si aplicando la moderna doctrina de la penetración nos introducimos en el ámbito interno de estas organizaciones empresarias seguramente descubriremos - como a mí me ha ocurrido - que efectivamente el esquema que he descrito es correcto porque refleja la realidad que se esconde tras el velo. (Como ahora se dice en la doctrina y la jurisprudencia jurídica).

Por consiguiente, si los interesados en la problemática jurídica que

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

ofrecen las empresas de transporte colectivo por automotor que operan en América - cuna del sistema de prestación y explotación individual de las unidades - buscan ilustrarse examinando su documentación institucional, se llevarán un chasco. Como lo hemos visto en la introducción de este trabajo, ningún encuadramiento jurídico de las empresas del tipo que operan en América el sistema que nos ocupa, ofrece un diseño donde se perfilen con diáfana claridad los elementos componentes de la figura empresaria, vista desde la perspectiva de lo jurídico. De aquí la confusión que hasta el día de hoy, viene reinando en la visualización de esta figura empresaria.

De aquí también, que considerando que el esquema de la organización empresaria que se acaba de explicar está depurado de las confusiones que se han introducido en la praxis empresaria, es congruente afirmar que se trata de un esquema correcto. Por consiguiente prototipo.

2. El doble significado del término empresa en el marco de la empresa consorcio

Como en la terminología específicamente empresaria en castellano no disponemos de dos términos distintos para distinguir los dos tipos de empresa que aparecen en el marco de la empresa consorcio, nos vemos obligados a utilizar el mismo término "empresa" aun percatados que nos estamos refiriendo a fenómenos empresarios distintos.

En otras palabras. En el marco de la empresa consorcio el término empresa puede tener dos significaciones. Puede referirse y ser aplicado a cada empresa singular componente del consorcio (el consorcio es una unión de empresas); o puede referirse a la empresa como organización global, como el todo empresario, suma de las partes y esfera que contiene todo cuanto se encierra dentro de sus límites.

Para salir de estas dificultades idiomáticas no queda otra solución que ponerse de acuerdo - todas las palabras son la síntesis de un consensotácito o expreso - sobre el uso y significado de los términos que utilizamos, y en el caso, si es necesario, modificar o ampliar el significado de los términos de modo que nos sirvan para distinguir los dos tipos de empresa que aparecen en la organización empresaria consorcial.

Como según lo venimos repitiendo la empresa consorcio es una organización jurídico - económica; esto es una entidad (unidad) organizativa que une y congrega una pluralidad de empresas singulares; no cometemos un arbitrariedad si llamamos empresas organizativas o simplemente empresa (sin ningún aditamento) a la entidad que, según se viene diciendo engloba por entero la totalidad del fenómeno empresario; y (como también lo vengo diciendo en todo este trabajo) llamamos empresa componente o empresa singular a la entidad jurídico - económica que forma parte del todo (de la empresa consorcio o empresa organizativa).

Por otra parte, si utilizamos el término empresa (sin aditamento y en forma uniconceptual) queriendo significar que solamente mentamos a la

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

macrounidad englobante, por entero, hacemos lo que hace todo el mundo. En primer término los transportadores, los empleados y obreros y los funcionarios y profesionales del derecho. Cada vez que éstos quieren referirse al ente empresario que a los ojos de todo el mundo se presenta por entero (sin acusar su dividida constitución interna) solamente utilizan el término empresa entendido como una unidad(21)(1117).

3. La forma jurídica de las empresas singulares

Así como cada empresa singular es una unidad económica independiente, también es, y por esto mismo, una unidad jurídica independiente. Por consiguiente, en el plano consorcial aparecen tantas unidades jurídicas como unidades económicas agrupadas.

En las empresas de transporte colectivo por automotor que estamos analizando, las empresas componentes son unidades uni o pluripersonales y en este segundo caso la propiedad de la unidad se mantiene en el marco del condominio; y su explotación en el de una pseudo sociedad de hecho.

Pero es importante tener presente que como la estructura consorcial no impone una forma jurídica determinada a las empresas consorciadas, no hay que descartar la posibilidad de que entre éstas aparezcan algunas unidades de propiedad de un ente social societario constituido regularmente. Sobre todo si se tiene en cuenta que el costo de las unidades crece cada día más. Lo cual lleva a suponer que para adquirirlas y ponerlas en condiciones de hacerlas producir se hará necesario realizar una inversión tan grande que solamente se puede conseguir mediante la constitución de sociedades regulares (una sociedad para adquirir una o dos, o más unidades) .

Como según lo vengo repitiendo, por esto mismo y por otras alternativas que se abren al futuro de estas empresas no hay que descartar la posibilidad de que cada unidad empresaria singular puede organizarse en la forma jurídica que mejor convenga a sus intereses. Esto es, que no sólo puede ser, como hasta ahora, una unidad empresaria uni o pluripersonal, que funciona como una sociedad de hecho, sino que también queda abierta la alternativa de que jurídicamente puede ser una sociedad regular (colectiva, de responsabilidad limitada, sociedad anónima, cooperativa) . Sea como fuere, lo importante es tener presente que la forma jurídica adoptada por cada unidad jurídica singular (miembro del consorcio) no cambia ni influye en la composición pluralista del consorcio de producción ni en el ejercicio de los derechos y deberes que corresponden a cada unidad componente.

Resumiendo todo esto en otras palabras. En el consorcio no asociativo las empresas singulares pueden adoptar la misma forma jurídica (conviene que así sea) pero hay que tener presente que también está abierta la posibilidad jurídica, de que en un mismo consorcio no asociativo puede darse una situación en que unas empresas son empresas personales (uni o pluripersonales) y otras empresas

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

societarias. Con la aclaración de que si todas las empresas singulares están constituidas en forma de sociedad, el consorcio estará formado por un conjunto de entes societarios. Jurídicamente, por una unión de sociedades agrupadas en forma horizontal(22)(1118).

4. La doble condición jurídica de cada miembro componente

La dicotomía empresaria divide el status jurídico de cada empresa componente en dos esferas de relaciones (jurídicas) distintas. En el plano consorcial cada empresa singular es un contratante(23)(1119)mientras que en el plano del ente social común cada empresa singular es un socio o accionista; según sea la forma jurídica adoptada por el órgano social común.

La doble condición jurídica de cada miembro componente presupone que los comportamientos y relaciones jurídicas están regidos por dos contextos jurídicos distintos: uno para la esfera consorcial, otro para la esfera societaria del órgano auxiliar común. El primero emana de las normas contractuales establecidas en el pacto consorcial. El segundo, de las establecidas en el estatuto o contrato social.

Teniendo en cuenta lo que se acaba de exponer en el párrafo anterior se abre una alternativa que es necesario tener presente. En el supuesto que haya empresas singulares constituidas en forma de sociedad cada titular de una participación en la sociedad es un socio de la sociedad singular. De manera que en este supuesto hay que distinguir el status jurídico del individuo (persona individual) socio de la sociedad singular miembro del consorcio, el status del ente social singular en cuanto miembro del consorcio y el status jurídico del órgano social común (del órgano auxiliar).

En la mayoría de los casos resulta claramente posible establecer la esfera en que se ubica la situación o cuestión de que se trata. Pero puede haber algunas, muy pocas, en que la esfera jurisdiccional aparezca dudosa. Corresponde al pacto consorcial establecer, en lo posible, normas adecuadas que evite confusiones.

5. La responsabilidad jurídica

Una cuestión que aparece bastante obscura es la de la imputación de la responsabilidad por los actos, acciones u omisiones de las unidades componentes del consorcio y del órgano social común. A causa de la ausencia de una legislación específica, todas estas cuestiones se prestan para ir a dar en un laberinto de problemas jurídicos que, felizmente, casi siempre la sabiduría y prudencia de los jueces resuelve con equidad, llenando los vacíos de la carencia de legislación.

La cuestión fundamental que casi siempre se plantea es la siguiente:

¿Quién responde por los actos de "la empresa", considerada como ente unitario global?

Si bien las empresas componentes realizan sus actividades por cuenta propia, quien aparece a los ojos de los terceros es el ente social común.

A él se dirigen, con él contratan, con él se entienden. Los terceros casi

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

siempre desconocen con quién contratan, quién se obliga, dónde está la responsabilidad. ¿Las obligaciones son de las unidades individualmente consideradas o son del conjunto de unidades? ¿Son del ente común o son de la "empresa" como vulgarmente se la llama?

Las reglas de la representación que ejerce el ente social común no están claras. Tampoco los poderes ni las facultades. Ni si actúa como mandatario, simple representante o comitente.

A propósito de la actividad externa un autor destaca la limitación de la libertad de contratar que se da en este tipo de consorcio. Los terceros no tienen libertad de elegir entre los prestatarios del servicio. Están obligados a aceptar a aquellos que ofrezcan el órgano común "sin que valgan los alegatos de preferencia o garantía". Con lo cual surge la cuestión sobre la responsabilidad solidaria del consorcio (es decir, la "empresa") con la empresa consorciada en aquello que tiene que ver con incapacidad, daños, solvencia(24)(1120).

6. La empresa consorcio vista como una organización fundada en el trabajo

La empresa consorcio típica, vale decir la que está compuesta por trabajadores individuales que unen sus bienes de producción para hacerlos producir agrupados - tal cual funciona en América latina - es primaria y fundamentalmente una organización empresaria que se constituye para organizar un sistema de producción que no se basa en el aporte de capitales, ni en la unificación, fusión y colectivización de los bienes de producción congregados para hacerlos producir. Se basa en el trabajo de sus componentes (individuos) a quienes reconoce la propiedad singular de cada uno de los bienes incorporados a la producción. Y de los frutos de esos bienes. Por esto no distribuye dividendos ni intereses, como la empresa clásica. Distribuye ingresos.

La originalidad de esta organización empresaria consorcial es que el beneficio material no se busca a través de la inversión de capital, como acontece con la empresa convencional. Aquí se busca a través del trabajo, del esfuerzo físico y mental que proporciona el trabajador; y del riesgo que asume voluntariamente.

Aplicando estos principios fundamentales es que el ingreso que recibe cada unidad empresaria singular no lo recibe en proporción al importe de capital invertido en la unidad (en el costo del automotor, por ejemplo) sino en proporción a los frutos que ella misma produce por el aporte del trabajo de sus titulares. Con independencia de los frutos que producen las otras unidades congregadas en el consorcio.

Aplicando también la modalidad de distribuir ingresos en proporción a los frutos que cada unidad aporta al consorcio de producción - y no de distribuir beneficios o dividendos en proporción al capital invertido - estas empresas se apartan, totalmente, de la solución clásica que ofrece la llamada empresa capitalista, donde el capital juega el rol principal y es el factor determinante del beneficio. Aquí el factor determinante es a producción(25)(1121).

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Esta singular característica lleva a otra no menos singular. El beneficio no es fruto del capital invertido en el bien de producción (no proviene del capital invertido en el costo del automotor) sino fruto del trabajo. Esto es, del esfuerzo físico y mental, de la habilidad y de la competencia técnica que cada trabajador o grupo de trabajadores propietarios de las unidades aporta al conjunto.

7. Las relaciones laborales

Un punto importante, y fundamental, que requiere un comentario especial es éste de las relaciones laborales. Aquí en la Argentina y en definitiva en toda América latina, poco a poco se ha ido produciendo la misma desviación social del sistema.

Este problema suele presentar dos situaciones. La más importante para el sistema, desde el punto de vista social, es la siguiente: En el origen el sistema funcionó - tanto en la Argentina como en el Uruguay y en toda América donde se aplica - con total prescindencia de trabajadores asalariados. Todos los trabajadores eran trabajadores - propietarios.

Con los años, la prosperidad que felizmente alcanzaron los pioneros del sistema, el recambio generacional y otros factores de presión, modificaron, en este aspecto, el cuadro de las situaciones que se daban en la experiencia empresaria. Primero ingresaron trabajadores "habilitados" y semiasalariados que además del jornal convenido participaban en los ingresos brutos de la cobranza de boletos. (Sin poner un centavo y sin correr ningún riesgo). Después vino la utilización de trabajadores totalmente asalariados, con total dependencia laboral(26)(1122). Desde entonces comenzaron a plantearse cuestiones judiciales que los tribunales vienen resolviendo con variable criterio jurisprudencial.

La segunda situación se produce - aunque felizmente cada vez se produce menos - cuando son los propios componentes quienes plantean las cuestiones laborales. Generalmente ocurre lo siguiente: Un interesado "de afuera" compra una participación en la propiedad de un automotor afectado a una "línea" y conjuntamente adquiere los derechos que lo habilitan a ingresar en la línea como conductor del vehículo. El trato lo hace con un copropietario de la unidad. Los demás componentes de la línea - y ni siquiera los otros copropietarios de la unidad cuya parte adquiere - no intervienen en las tratativas para nada. Tampoco interviene "la empresa", salvo para dar el consentimiento y registrar la transferencia. Estos son los hechos, objetivamente considerados.

Un día, por las razones que fueren, el componente que ha hecho la adquisición en la forma descripta, resuelve abandonar la empresa y desprenderse de su participación en la propiedad de la unidad. Liberado de todo compromiso demanda a la empresa alegando que ha trabajado en relación de dependencia laboral porque trabajó sujeto a un reglamento impuesto por la empresa y éstas y él, cumplían todos los requisitos y pagaron todos los aportes que reclaman las leyes laborales. Pero lo que no dice es que la empresa no lo ha adscripto en las Cajas

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

que cubren el amparo jubilatorio y otros privilegios sociales, ni ha hecho aportes por este concepto, ni le ha descontado suma alguna para aportes; y tampoco dice que es él, y no la empresa, quien está inscripto como contribuyente individual en los registros impositivos; y que él, y sólo él, y no la empresa, es el responsable de las obligaciones fiscales porque así lo dispone la ley.

En un marco jurídico - social donde prevalezca la equidad jurídica, la solución judicial de una controversia de este tipo seguramente se atenderá a la realidad objetiva de la relación jurídica y decidirá como corresponde. Pero si la legislación está orientada dentro del preconcepto de que toda la actividad laboral, por el solo hecho de serla, está sujeta a las leyes laborales, equivale a establecer que no puede haber, que se prohíbe, el ejercicio de actividades laborales asociadas o societarias. Del tipo cooperativo o de capital e industria, por ejemplo.

El principal argumento que, entre otros, suele invocarse, parte del inconsistente a priori de que hay una relación de subordinación jurídica cuando el trabajo está sujeto a un reglamento. Por supuesto heterónomo.

Sin embargo, de la subordinación a un reglamento no implica deducir la existencia de un vínculo de dependencia (jurídica o económica) respecto de quien "impone" el reglamento. Como lo prueba el trabajo cooperativo, siempre sujeto a un reglamento. Y el trabajo en los países socialistas (severamente reglamentado) donde se proclama que las empresas son de propiedad social de los trabajadores.

A mi juicio la cuestión hay que resolverla partiendo, en primer término, de este hecho concreto: el riesgo. Factor que adquiere una relevante importancia en el caso de estas empresas porque, justamente, el riesgo es uno de sus sustratos básicos.

Partiendo de este factor real y concreto, la cuestión se reduce a este sencillo silogismo:

A es trabajador asalariado porque no corre riesgos empresarios,

B es trabajador - empresario porque corre riesgos empresarios.

Luego A no puede ser B ni viceversa.

En otras palabras. En cuanto y en tanto A es trabajador asalariado está amparado por las leyes que protegen a los trabajadores asalariados. Y si B es un trabajador - empresario no está amparado por las leyes que protegen a los trabajadores asalariados.

La cuestión de la prueba es otra cosa. Por supuesto que la prueba a rendir tiene que ser fehaciente e indubitable.

8. Legislación

Repito que el sistema de producción y trabajo que acabamos de describir analíticamente viene funcionando en América latina sin legislación específica desde hace más de 50 años. Y esto crea obstáculos y dificultades que es necesario solucionar. Principalmente en nuestros países donde prima una legislación cerrada que no admite ni reconoce sino aquellos modelos de organizaciones empresarias que

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

proporciona la legislación mercantil vigente(27)(1123).

Hasta ahora las situaciones que se presentan se vienen solucionando mediante la utilización de recursos y trucos jurídicos que más o menos permiten adecuarlas a la realidad estructural del sistema de producción basado en la unión agrupativa y no en la unión societaria. Por esto no puede seguir. El nuevo sistema de producción no puede seguir indefinidamente valiéndose de una legislación prestada y además anacrónica. Hecha para ordenar modos de producción de la época mercantil y preindustrial.

Hemos visto en la introducción que encabeza esta monografía los intentos realizados con el fin de crear una ley que encuadre las normativas que estas empresas reclaman. Y he destacado el equivocado enfoque jurídico de la problemática empresarial, perdida en medio de la niebla de las concepciones societarias mercantiles. Como si la humanidad hubiera cerrado las páginas de su historia de la producción económica en el siglo XIX, cuando pone en vigencia la codificación mercantil.

Pero hay otro error que tampoco ha sido advertido y ahora es la oportunidad para destacarlo. Se trata del inconcebible error de buscar "hacer una ley" exclusivamente destinada a regularizar las situaciones de las empresas permisionarias del servicio de transporte colectivo de pasajeros por automotor.

Tan limitada aspiración denuncia la limitada sensibilidad social de quienes todavía, después de 50 años, no han alcanzado a concientizar la verdadera trascendencia social que la nueva experiencia trae consigo. Basta referirla al cambio social que se produce en el status de los trabajadores al otorgarles una posibilidad jurídica para que abandonen su condición de trabajadores asalariados y pasen a ser trabajadores - empresarios, independientes y libres; mediante el sencillo pero trascendente recurso de crear el instrumento jurídico adecuado (la legislación pertinente) para que los trabajadores y pequeños productores puedan unirse y unir sus herramientas de trabajo; y así agrupar un conjunto de bienes de producción autónoma para hacerlos producir en cooperación mutua, apoyándose recíprocamente.

La futura ley debe hacerse cargo de la trascendencia, revolucionaria, de este hecho social. Por consiguiente, debe pensarse y concebirse como para que pueda ser aplicada por los trabajadores y pequeños productores dispuestos a agruparse y unirse para formar pequeñas y medianas empresas de composición multiempresaria. Vale decir, formadas por la agrupación de unidades de producción individuada donde los bienes producen para ellos mismos, para los trabajadores y pequeños productores; y no para terceros. Ni aun si el tercero es el Estado o la llamada "sociedad en general"(28)(1124).

Esto quiere decir que la nueva ley no debe ser de alcances limitados sino, por el contrario, de alcances amplios. Por la sencilla razón de que el mundo de la producción y servicios está superpoblado de bienes que autoproducen con la sola y única colaboración del esfuerzo físico y

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

mental de uno, dos, tres o pocos más trabajadores y productores, unidos en pequeños grupos. Esta circunstancia, real, torna imperativo que la nueva ley se haga cargo de esta realidad social y que no sea concebida como para ser aplicada solamente en el limitado campo de las empresas de transporte prestatarias de un servicio público sino también en todos los campos de la producción y servicios que se puedan organizar sobre la base de unir pequeñas y medianas unidades de producción propia y autónoma para que en vez de producir aisladas, como lo vienen haciendo, en adelante se unan y agrupen para producir unidas. Como lo hacen los transportadores que utilizan el automotor como herramienta de trabajo.

Esta legislación posibilitará que millones de trabajadores - asalariados que actualmente producen en relación de dependencia pasen a ser trabajadores - empresarios independientes, liberados de la "esclavitud del salario".

A la luz de esta perspectiva social aparece clara la trascendental urgencia de crear la legislación. Cuanto antes.