

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR.
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES.
SEMINARIO DE GRADUACIÓN EN CIENCIAS JURIDICAS AÑO 2004.
PLAN DE ESTUDIOS 1993**



**LA SUPERVISION JURIDICA DEL ESTADO SALVADOREÑO A LAS
ASOCIACIONES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN PARA OPTAR AL TITULO DE:
LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS**

Presentan:

Víctor Alejandro Marroquín Santillana.

Carlos Alfredo Morales Rodríguez.

Rocío Yamileth Valle López

Director de Seminario:

Doctor José Mauricio Rodríguez Flores.

Ciudad Universitaria, Octubre de 2005

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR.

RECTORA

Dra. Maria Isabel Rodríguez

VICERECTOR ACADEMICO

Ing. Joaquín Orlando Machuca Gómez.

VICE-RECTORA ADMINISTRATIVO

Dra. Carmen Elizabeth Rodríguez de Rivas

SECRETARIA GENERAL

Licda. Alicia Margarita Rivas de Recinos

FISCAL GENERAL

Lic. Pedro Rosalio Escobar Castaneda

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANA

Licda. Morena Elizabeth Nochez de Aldana

VICE-DECANO

Lic. Oscar Mauricio Duarte Granados

SECRETARIO

Lic. Oscar Mauricio Duarte Granados

SECRETARIO

Lic. Francisco Alberto Granados Hernández

COORDINADORA DE SEMINARIO DE GRADUACIÓN

Licda. Berta Alicia Hernández Águila

DIRECTOR DE SEMINARIO

Doc. José Mauricio Rodríguez Flores.

INDICE

Contenido	Pág.
Introducción.....	i
CAPITULO I. Historia del Cooperativismo.....	1
1- Origen histórico del Cooperativismo.....	2
1.1.- Periodo Romano.....	2
1.2.- Periodo de la edad media.....	3
1.3.- Periodo Moderno.....	4
1.3.1.- Antecedentes Americanos.....	6
1.3.2.- Antecedentes Mexicanos.....	9
1.3.3.- Antecedentes Chilenos.....	12
1.3.4.- Antecedentes Nacionales.....	16
2.- Fuentes del Derecho Cooperativo.....	28
2.1.- La Legislación.....	29
2.2.- La Jurisprudencia.....	33
2.3.- Los principios generales del derecho.....	33
2.4.- La Doctrina.....	34
2.5.- La equidad.....	36

CAPITULO II. Generalidades del cooperativismo.....	39
2.1.- Concepto de Asociación Cooperativa.....	39
2.2.- Análisis de los elementos del concepto de Asociación Cooperativa.....	40
2.3.- Naturaleza y caracteres (Acto Cooperativo).....	46
2.4.- Principios del cooperativismo.....	49
2.5.- Diferencias entre la empresa cooperativa y la empresa mercantil.....	69
2.6.- Cuadro comparativo entre la empresa mercantil y la empresa cooperativo.....	74
2.7.- Clases y tipos de cooperativa.....	79
 CAPITULO III. Análisis del marco jurídico e institucional de las cooperativas en El Salvador.....	 85
3.1.- Marco Constitucional.....	86
3.2.- Normativa Internacional.....	89
3.2.1.- Recomendación número 127 sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo de celebrada en el año de 1966.....	89
3.2.1.- Recomendación número 193 de la OIT sobre la promoción de las cooperativas,	

de fecha Junio de 2002.....	95
3.3.- Leyes Secundarias.....	99
3.3.1.- Ley General de Asociaciones	
Cooperativas y su reglamento.....	99
3.3.2.- Ley de Transporte Terrestre, Transito	
y Seguridad vial.....	115
3.3.3.- Reglamento General de Transito y Seguridad Vial.....	121
3.3.4.- Código de Comercio.....	123
3.3.5.- Ley de adquisiciones y contrataciones de la	
administración pública.....	125
CAPITULO IV. Análisis de los datos de la investigación de campo.....	128
4.1.- Resultado de las encuestas realizadas a los miembros	
Cooperativistas.....	129
4.2.- Resultado de las entrevistas a informantes clave	
de las Cooperativas de Transporte e Instituciones del	
Estado.....	135
CAPITULO V. Conclusiones y Recomendaciones.....	146
5.1.- Conclusiones.....	146
5.2.- Recomendaciones.....	157
BIBLIOGRAFÍA.....	159

ANEXOS.....	164
- Formulario de Encuestas dirigida a miembros Cooperativistas.....	165
-Formulario de Entrevista dirigida a Informantes claves de la Cooperativa.....	168
-Formulario de Entrevista dirigida a Informantes claves de las Instituciones del Estado que supervisan a las asociaciones cooperativas de transporte.....	171
- Recomendación de la Organización Internacional del Trabajo, números 127, sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo.....	174
- Recomendación número 193 de la OIT, sobre la promoción de las cooperativas.....	191
- Formato de contrato de concesión de servicio público de Transporte colectivo de pasajeros.....	207
- Noticias periodísticas relacionadas con el temática.....	215

INTRODUCCION

Las razones para efectuar la investigación sobre “La supervisión del Estado Salvadoreño en las Asociaciones Cooperativas de Transporte”, es básicamente para poder dar a conocer la manera en que el Estado muestra su interés en un área del Derecho Social como lo es el Cooperativismo; y así desentrañar su verdadera política Estatal hacia tales clases de Asociaciones (Cooperativas), constatar si el Estado verdaderamente brinda la supervisión adecuada a tan importante fenómeno social, y de hacerlo la forma en que lo controla y promueve a través de las políticas que emplea y de instrumentos jurídicos para su protección, así mismo verificar la eficacia de todo lo anterior.

En lo que respecta a las Asociaciones Cooperativas de Transporte en nuestro país pueden ser de dos tipos: de transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga, pudiendo ser ambas vía terrestre, acuática y área, conforme al Artículo 106 del Reglamento de la Ley General de Asociaciones Cooperativas. En adición a esta clasificación existe un tercer grupo de Asociaciones Cooperativas, las cuales son las dedicadas al Transporte Individual de Pasajeros, contemplados en el Artículo 22 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Estas dos últimas clasificaciones se encuentran fuera del alcance de esta investigación.

La investigación esta dirigida particularmente a las Asociaciones Cooperativas de Transporte Colectivo de Pasajeros vía terrestre, en la zona metropolitana de San Salvador, la que en el desarrollo del presente documento se denominara “las Asociaciones Cooperativas de Transporte”; ya que estas juegan un papel preponderante en la economía nacional, por la clase de servicio que presta, la cual es el transporte público urbano, también influyen así, en gran medida en la clase social que hace uso de tal servicio, beneficiándolos o perjudicándolos, no solo económicamente en lo que respecta al cobro por el servicio, sino que también en aspectos como de seguridad personal y colectiva al trasladarse de un lugar a otro, comodidad eficacia del servicio e inclusive aspectos como la salud física, moral y psíquica.

Con lo anterior expuesto es posible determinar que las Asociaciones Cooperativas de Transporte tienen una enorme, pero desapercibida influencia económica, social y hasta cultural en nuestro país; por lo que el Estado Salvadoreño debe procurar supervisar, regular y promover las Asociaciones Cooperativas de Transporte Colectivo de Pasajeros, bajo políticas acertadas y adecuadas, difundido en los principios del cooperativismo, así como promoviendo nuevas y fortaleciendo las ya existentes, revisando los mecanismos de protección jurídica al igual que haciéndolos eficientes y operativos así como las instituciones relacionadas a este importante fenómeno

socio-económico, como lo son las Asociaciones Cooperativas de Transporte Colectivo de Pasajeros.

El Cooperativismo es una forma de organización social, es además un derecho fundamental de los individuos, el derecho de asociación, regulado en el Artículo 7 de la Constitución vigente de nuestra República, que puede ser practicado en las comunidades, pero tiene una diferencia sustancial con una empresa mercantil, pues aquella está basado en valores humanos y de solidaridad.

El movimiento cooperativista actualmente es reconocido por el mundo entero como el instrumento más importante que tiene una comunidad para poder promover el llamado 'desarrollo sostenible'. Puede asegurarse que frente a la globalización, las injusticias y la creciente concentración de la riqueza, no existe otro camino más corto para promover mejor la igualdad social y la inclusión social a través de la organización de las comunidades en cooperativas.

En los últimos años se ha visto el incremento de Asociaciones Cooperativas de Transporte Colectivo de pasajeros vía terrestre en El Salvador, cada cual atiende a una ruta determinada, sobre todo en la zona metropolitana de San Salvador; pero el auge de la formación de estas asociaciones

cooperativas se ha hecho de forma desorganizada motivada la mayoría de las veces por intereses lucrativos olvidándose de su función social y del bien común que debe imperar en el cooperativismo. Al realizar un sondeo general en algunas cooperativas, se observa la ignorancia de muchos de sus miembros sobre los principios cooperativistas, así como la legislación correspondiente, la cual ampara las asociaciones cooperativas a las que pertenecen, lo que genera una desorganización interna que llega a afectar el objetivo para el cual se forman el cual es: la prestación de servicios y lograr el mejoramiento de las condiciones económicas y sociales de sus miembros. Su deficiente servicio al público en general, producto de su desorganizado funcionamiento, no permite el posible logro de dichos objetivos, por ello es necesario que el Estado supervise a estas Asociaciones a través de sus instituciones, así se encuentran por una parte de el Vice-ministerio de Transporte, que es el ente encargado de regular el sector de transporte público, en lo que respecta a las operaciones que estas asociaciones realizan, al igual que las políticas propuestas para la regulación del mismo, y mas precisamente los autobuses y microbuses, y por otra parte, el INSAFOCOOP, que es el organismo encargado de la vigilancia, la regulación y el otorgamiento de personería jurídica entre otras, a las cooperativas de cualquier índole, que sin importar su finalidad, están obligadas a cumplir por ser parte del sistema cooperativo, esto con el afán de crear un orden y una verdadera conciencia entre sus miembros sobre el sentido social que persigue el cooperativismo.

Por lo anteriormente planteado, al proponernos realizar la presente investigación identificamos el problema con la siguiente pregunta:

¿En que forma supervisa el Estado de El Salvador a Las Asociaciones Cooperativas de Transporte?

Por otra parte se define como objetivo general a alcanzar:

- Realizar un estudio jurídico sobre el modo en que el Estado supervisa las Asociaciones Cooperativas de Transporte.

Y como objetivos específicos:

1.- Presentar el marco histórico y doctrinario en que se desarrollan las asociaciones cooperativas de Transporte.

2.- Presentar cuales son los mecanismos e instrumentos jurídicos con los que cuenta el Estado para brindar una apropiada supervisión a las Asociaciones Cooperativas de Transporte.

3.- Determinar cuales son las instituciones del Estado que supervisan las Asociaciones Cooperativas de Transporte

4.- Establecer el grado de aplicación de la Ley General de Asociaciones Cooperativas a las Cooperativas de Transporte.

5.- Identificar las infracciones que una Asociación Cooperativa de Transporte puede cometer al no cumplir la Legislación que le es aplicable, y que tipo de responsabilidades puede acarrear.

6.- Conocer cuales son las sanciones establecidas para aquellas Asociaciones Cooperativas de Transporte que infringen la ley, y que Instituciones están encargadas de ejecutarlas.

Para desarrollar los objetivos planteados, la investigación será plasmada en cinco capítulos, así se abordaran en el **Primer Capítulo**, la historia del movimiento cooperativista desde sus inicios remotos, así como su desarrollo en diversos países, así en Europa figuran Inglaterra y Bélgica entre los principales, en el continente Americano se tiene, Canadá y Estados Unidos y más precisamente en Latinoamérica están México, Chile lo que ayudó al desarrollo del cooperativismo en nuestro país; continuando así en el **Segundo Capítulo** con las generalidades que poseen el Derecho Cooperativo, como lo son definiciones doctrinarias y legales de lo que es la Asociación Cooperativa en general, especificando también el análisis del Concepto de Asociación Cooperativa de Transporte Colectivo de Pasajeros vía terrestre, para los efectos de este trabajo, así como su naturaleza, caracteres y principios que rigen a este sector cooperativo. En el **Tercer Capítulo** se abordará lo pertinente a las Leyes que rigen tanto a las Asociaciones Cooperativas, de manera general, así como la normativa especial dirigida a las Asociaciones

Cooperativas de Transporte Colectivo de Pasajeros vía Terrestre, así también como las normas reconocidas a nivel internacional pertinentes al tema, con lo cual se pretende dar a conocer el “deber ser” de las Cooperativas de Transporte. Así también en el **Capítulo Cuarto** se confrontara lo analizado en las Leyes con la realidad actual que vive el país, en el sector de las asociaciones cooperativas transporte colectivo de pasajeros, a través de encuestas realizadas a los miembros de las Asociaciones en estudio, de entrevistas a Informantes Claves de las mismas como de las Instituciones encargadas de la Supervisión Jurídica de éstas. Finalmente en el **Capítulo Quinto** se brindan las conclusiones respectivas de conformidad a los objetivos planteados, así como se proporcionan las Recomendaciones que tiendan a mejorar el desarrollo del sistema cooperativista del sector transporte colectivo de pasajeros vía terrestre en El Salvador.

CAPITULO I

HISTORIA DEL COOPERATIVISMO.

La Cooperación, al igual que el mutualismo es tan antigua como la humanidad, por la solidaridad entre quienes tienen un nexo familiar, nacional o racial común o la simple hermandad de la especie; el sistema cooperativo se concreta en las Asociaciones Cooperativas¹.

En principio es necesario afirmar la historicidad del derecho, es decir, como un producto social de las coyunturas históricas de un modo de producción dado. Por ejemplo, la aparición histórica del derecho subjetivo es concomitante con la expansión del mercantilismo en occidente. Los historiadores del derecho han podido demostrar, hasta qué punto el desarrollo progresivo de la empresa y del mercado capitalista ha alimentado el contenido del derecho, permitiendo distinguir desde este punto de vista, diferentes etapas en la legislación capitalista. La historia del derecho cooperativo, determinado en gran parte por el desarrollo del sindicalismo obrero y del movimiento cooperativista, es otra ilustración del mismo fenómeno.

¹ TOLEDO, ANA ELVIRA, Algunos Aspectos de las Formaciones Sociales en El Salvador, Tesis presentada para optar al título de Licenciatura en Ciencias Jurídicas de la Universidad Doctor José Matías Delgado, San Salvador, El Salvador 1995, Pág. 89

1.- ORIGEN HISTORICO DEL COOPERATIVISMO

1.1.- PERIODO ROMANO

Para inquirir en el origen del cooperativismo es indispensable remontarse a los tiempos de la antigua Roma, que por su avanzada civilización, cultura y progreso alcanzada en su legislación Civil, dio nacimiento y bases jurídicas a todos los pueblos civilizados del mundo actual.

Puede afirmarse que el progreso en el orden jurídico de sus instituciones civiles alcanzado por el pueblo romano en el devenir de los siglos, se reflejó también en el medio social en que actuaban sus habitantes, y en especial, sus clases trabajadoras.

Fue así como durante el transcurso de largos años y tal vez de siglos de experiencia, los antiguos romanos ensayaron una forma de cooperación, de modalidad especial, del trabajo común, formando comunidades agrarias que tenían por finalidad aunar los esfuerzos con la esperanza de repartirse los beneficios.

Como esta forma de cooperación del trabajo común creó un derecho, intervino el Estado para sancionarla y reglamentarla por la ley y, durante el reinado de Numa Pompilio (715 – 673) antes de la era cristiana, fue ordenada

por disposiciones legales escritas.

1.2.- PERIODO DE LA EDAD MEDIA

Siglos después, en la edad media, la cooperación del trabajo en común era conocida y practicada por los habitantes de las provincias del norte de Francia, como también por clases laboriosas de los cantones suizos, quienes formaron un sistema de cooperativas que guardaba cierta analogía con los métodos modernos, y cuya aplicación se hacía, en especial, con los cultivos de cereales, de viñas y de bosques, etc., y con el fin de obtener mayores rendimientos con un menor esfuerzo.

También puede anotarse que en la Suiza medieval, la cooperación tuvo su aplicación, con excelentes resultados para sus asociados, como lo comprueba la creación de las comunidades dedicadas a la explotación de la industria lechera que, desde los lejanos tiempos, ha realizado grandes progresos debido, sin duda, a la experiencia adquirida en el transcurso de los siglos por las comunidades de ayuda mutua, cuyas enseñanzas han venido perpetuando y perfeccionando generación tras generación, hasta llegar hoy día a ser una de las fuentes de mayor riqueza para su economía nacional.²

² MEMORIAS DE LICENCIADOS, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile, Tomo 5, Volumen XV, Santiago Editorial Jurídica de Chile, 1951, Pág. 404 – 405.

1.3.- PERIODO MODERNO

Podemos decir que las fuentes históricas se hallan inmersas dentro de las fuentes formales, pues en cierto momento de la historia aquéllas integraron las fuentes formales de su tiempo, de tal modo que vienen a ser el conjunto de elementos o indicios materiales a través de los cuales conocemos el derecho pretérito.

En el derecho cooperativo tenemos fuentes históricas, tal es el caso de principios que normaron las actividades de los "justos pioneros" de Rochdale. En efecto, 28 trabajadores se reunieron, con el aporte de una libra esterlina cada uno, para alquilar un pequeño local, en la denominada callejuela del Sapo y constituir de acuerdo con las Friendly Societies Acts, el 21 de Diciembre de 1844, el primer almacén cooperativo³.

Su éxito fue tan extraordinario, que sus bases se convirtieron en las denominadas "Reglas de Oro de la Cooperación", las cuales son:

- a) Las ventas deben efectuarse al precio normal del comercio.
- b) El capital tendrá derecho como beneficio, a un interés limitado.
- c) Compras y ventas deben efectuarse al contado.

³ <http://www.ciu.reduaz.mx/vinculo/webrvj/rev4-6.htm>

d) Todos los socios tendrán iguales derechos y un voto sea cual sea su edad, capital, sexo o profesión

e) Los beneficios obtenidos, después de satisfechos los gastos generales y el interés del capital se repartirán en proporción a las compras efectuadas.⁴

En los "principios de Howart" (por ser éste, entre los tejedores de Rochdale, el que asumió el cargo de redactar las líneas principales de la asociación), se han inspirado una gran cantidad de legislaciones.

Inglaterra, Alemania y Francia fueron los países en que primero se desarrollaron esfuerzos para establecer una legislación cooperativa.

En Inglaterra aparecieron las leyes aplicadas a la cooperación conocidas con el nombre de Industrial and Provident Societies Acts, entre el 7 de agosto de 1853 y 1862, revisada la primera en 1876.

El derecho cooperativo alemán se remonta a las leyes del 27 de marzo de 1867 y 4 de febrero de 1868.

⁴ Ob Cit. Toledo, Ana Elvira, Pág. 90-91

Pero el año que podemos calificar de más fructífero para la cooperación, fue el de 1873, en el que se legisló de forma bastante completa en Bélgica, Dinamarca, Austria, Checoslovaquia, Italia y otros países europeos.

Las primeras leyes sobre cooperativismo fueron de gran trascendencia ya que anteriormente las cooperativas no tenían garantías, carecían de personalidad y estaban expuestas a fraudes y despojos. Estas leyes consagraron los derechos de las cooperativas y sus afiliados, marcando el rumbo del futuro cooperativismo.

1.3.1.- ANTECEDENTES AMERICANOS

El movimiento cooperativista en nuestro hemisferio ha tenido, en todo el orbe civilizado, un gran incremento, especialmente en los países de habla inglesa, donde el espíritu de solidaridad y ayuda mutua tiene profundo arraigo en las clases laboriosas.

Así como en Canadá, y principalmente en el este de ese país, en las playas y puertos marítimos, lagos y ríos han surgido innumerables sociedades cooperativas, destinadas a la explotación de la industria pesquera y sus derivados; lo mismo puede decirse de los distritos mineros y agrícolas donde sus obreros se han unido en pro de una regeneración económico – social de

ellos y de sus familias.

Según estadísticas publicadas por la Oficina Internacional del Trabajo, existían en 1946, en el Canadá, 3,257 cooperativas, con un total de socios de 784, 105.

En los Estados Unidos, han tenido también gran incremento el sistema cooperativo, tal vez debido a la influencia que originó el movimiento creador de Rochdale, como también por el portentoso desarrollo industrial alcanzado por ese país en el siglo actual, lo que ha obligado a su enorme clase obrera a buscar, por medio de la acción cooperativa, la defensa necesaria para luchar por el bienestar económico – social de sus asociados.

Hasta ese mismo año, y según la misma fuente informativa, funcionaban en plena actividad 83,054 sociedades cooperativas, con un total de 33,508,781 personas asociadas.

En Haití, según datos referentes al año 1940, existían 22 cooperativas con 3,000 socios en total.

De Jamaica y Santo Domingo no hay datos oficiales recabados que puedan ser mencionados.

En Puerto Rico, según informes proporcionados por la estadística de ese País, había en 1948 un total de 104 cooperativas, de las cuales 41 eran de consumo.

En México, el cooperativismo ha tenido un gran desarrollo. Hasta el año 1945, funcionaban 2,646 sociedades con un total de socios ascendente a 213,950.

En Centroamérica (Costa Rica y El Salvador), hasta el año 1946, funcionaban 30 cooperativas, con un total de 2,950 cooperados.

En Cuba, 42 cooperativas de la rama agrícola con total de 7,395 socios. De otra clase de cooperativa no hay datos oficiales.

En Colombia, había en existencia en 1944, 233 cooperativas con un total 61,114 asociados.

En Panamá, Ecuador y Bolivia, no hay cifras estadísticas ni datos oficiales.

En Perú, en 1942, había en funciones 68 cooperativas con un total de 6,500 cooperados.

En la República Argentina, funcionaban 844 sociedades con un total de 462,994 asociados.

De Paraguay y Uruguay, no hay cifras estadísticas ni datos oficiales.

1.3.2.- ANTECEDENTES MEXICANOS

El cooperativismo en México es una manifestación del siglo XIX. El 16 de septiembre de 1873, el Gran Círculo de Obreros fundó el primer taller cooperativo. Sin embargo, la implacable dictadura porfirista impidió la organización de las fuerzas productivas en defensa de sus intereses. A pesar de la represión, Ricardo B. Velatti en «El obrero internacional» se convierte en activo promotor del cooperativismo integrado por elementos de la clase trabajadora, con lo cual apuntala los fundamentos en que habría de sostenerse el porvenir del cooperativismo mexicano.

Muy distinta fue la visión del cooperativismo por parte del régimen porfirista, ya que al reglamentarse por vez primera las sociedades cooperativas, en el Código de Comercio fueron creadas diversas sociedades mercantiles con un claro objetivo mercantil, o sea de lucro. Concepción ésta que se oponía a la naturaleza social que debían tener las cooperativas según los principales dirigentes y periodistas obreros cuyas ideas quedaron plasmadas en el

periódico «El socialista».

El pensamiento social en torno al cooperativismo fue recogido por el Constituyente de Querétaro (1916-1917), en los artículos 28 y 123 fracción XXX de la carta magna.

El primer artículo fue adicionado a instancias de la diputación yucateca, de tal manera que en la parte conducente quedó redactado el artículo 28 constitucional en los siguientes términos: "Tampoco constituyen monopolios las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que, en defensa de sus intereses o del interés general, vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan, y que no sean artículos de primera necesidad, siempre que dichas asociaciones estén bajo la vigilancia o amparo del gobierno federal o de los Estados, y previa autorización que al efecto obtenga de las legislaturas respectivas en cada caso. Las mismas legislaturas, por sí o a propuesta del Ejecutivo, podrán derogar, cuando las necesidades para la formación de las asociaciones de que se trata".

En el segundo artículo mencionado se estableció: "XXX. Asimismo, serán consideradas de utilidad social las sociedades cooperativas para la construcción de casas baratas e higiénicas, destinadas a ser adquiridas en

propiedad por los trabajadores en plazos determinados".

El 10 de febrero de 1927, se publicó en México la primera ley general de sociedades cooperativas cuyas deficiencias permitieron que se constituyeran verdaderas sociedades capitalistas, que únicamente eran cooperativas de nombre, en detrimento del verdadero cooperativismo y de la legislación laboral. Esta ley fue derogada por la ley del 12 de mayo de 1933 y su correspondiente reglamento. A pesar de que las nuevas normas precisaron mejor el objeto de las cooperativas, estableció una organización, la vigilancia por parte del Estado, franquicias fiscales, reparto de rendimientos equitativos a fin de eliminar la explotación del trabajo y el engaño, continuaron funcionando cooperativas como verdaderas sociedades mercantiles.

Frente al auge de las ideas cooperativistas, el régimen de Lázaro Cárdenas promulga la Ley General de Sociedades Cooperativas el 11 de enero de 1938 y expide el correspondiente reglamento el 16 de junio del mismo año. Normas que van a ser complementadas por varias disposiciones posteriores.

La ley promulgada por Cárdenas tiene un carácter eminentemente social y es la expresión concreta del pensamiento social de los dirigentes proletarios del siglo XIX y de los revolucionarios. Es además el instrumento legal para combatir, según el propio Cárdenas, el "seudo cooperativismo burgués". Esta

ley aún continúa vigente, pero hemos querido mencionarla por razones de secuencia histórica.

Puede mencionarse como fuente histórica la Ley General de Sociedades Mercantiles, pues aun cuando en su clasificación de sociedades mercantiles incluye a las sociedades cooperativas, que tiene un carácter social al no perseguir fines de lucro. En vía de ejemplo, los documentos legales aludidos constituyen parte de las fuentes históricas del derecho cooperativo mexicano.

1.3.3.- ANTECEDENTES CHILENOS.

El antecedente del cooperativismo en Chile, lo constituye en gran parte, el mutualismo o mejor dicho la creación de sociedades mutualistas.

La idea primaria de la asociación por medio del socorro mutuo prendió en Chile en 1853, cuando un pequeño grupo de obreros tipográficos, seducidos por la palabra vibrante de Francisco Bilbao, acordaron hacer suyo los ideales que este enunciaba sobre “la utilidad que reportaba a la clase trabajadora la asociación como medio de abordar los problemas colectivos en común, sin considerar para nada el aspecto político y religioso de los asociados”. Sobre estas bases, fue creada el 18 de Septiembre de 1853 la primera sociedad de socorros mutuos del país, bajo el nombre de “Sociedad Tipográfica”.

A esta siguieron pocos años después cinco asociaciones mutualistas que funcionaron en Santiago, Valparaíso, y la Serena, y que son consideradas como las mas antiguas de Chile y aun del Continente Americano.

Ya en 1870, había en Chile 13 sociedades mutualistas con personería jurídica, aumentando su número año a año, en forma creciente y de tal forma, que ya en 1941, según datos del Departamento de Informaciones de la Dirección General del Trabajo de Chile, existían 556 mutualidades con un total de 201,538 personas asociadas.

La finalidad general que perseguían las mutualidades en Chile es el socorro mutuo como también por derivación de esta, aspiran a velar por el bienestar de sus asociados y de sus familias, en el orden tanto moral, intelectual y económico.

Uno de los más importantes beneficios que ha aportado las sociedades mutualistas al perfeccionamiento de la cultura de la clase obrera de Chile, ha sido, sin lugar a duda, la creación de bibliotecas y de escuelas nocturnas.

Las escuelas nocturnas para obreros, que casi todas las sociedades mutualistas mantuvieron, han contribuido, en gran parte, a elevar el nivel moral e intelectual del obrero, creando en ellos el espíritu de solidaridad y

compareñerismo, como también los conocimientos primarios de una instrucción general y cívica.

La primera escuela nocturna para obreros creada en Chile empezó a prestar servicios en 1863, bajo los auspicios de la “Sociedad de Artesanos La Unión”, de Santiago.

Por otra parte, las Sociedades mutualistas han contribuido también a la formación entre el elemento obrero del espíritu de cuerpo, a hacerles ver las ventajas de la asociación, infundiendo en ellos la confianza en su propio valer y a prepararlos para afrontar la organización y dirección de instituciones que mejoraran las condiciones de la clase trabajadora, en general.

Con estos antecedentes, era lógico que surgieran en el país entidades mutualistas que agruparan sociedades de la misma índole, a fin de impulsar el mejoramiento de las condiciones económicas e higiénicas de los trabajadores. Así fue que en 1907, se organizó la Federación Obrera de Chile (F.O.CH.). Posteriormente, debido a que sus dirigentes, se imbuyeron en las doctrinas comunistas, ha generado en un organismo de resistencia y de lucha contra el capital, incorporando en sus programas ideales revolucionarias.

Finalmente, puede afirmarse que el mutualismo chileno, a través de sus

largos años de existencia, a llegado a formar en las clases media y trabajadora una conciencia de su valer como entidad social dentro del conglomerado de la gran familia chilena; pues el mutualismo ha servido para demostrarles que la cooperación, en cualquiera de sus formas, eleva el nivel moral, social y económico de sus asociados.

Con estos antecedentes, puede llegarse a la conclusión de que el movimiento mutualista ha sido el precursor indirecto del cooperativismo Chileno.

Abierto así el camino por el mutualismo, se ha podido llegar gradualmente a establecer en Chile el sistema de cooperativas, en especial, las de consumo y agrícolas.

Posteriormente, y antes que fueran dictadas las leyes que regulan el sistema de cooperación mutua, se constituyeron algunas sociedades cooperativas; entre estas es digna de mencionar la formada por la “Sociedad Anónima Cooperativa de Consumo del Personal Ferroviario de Antofagasta”.

Para llegar hasta el establecimiento de este moderno sistema de cooperación organizada, el movimiento cooperativo, tuvo que afrontar las dificultades propias de una institución desconocida, aun cuando debemos

considerar que el terreno estaba abonado por las enseñanzas dejadas por el mutualismo.⁵

1.3.4.- ANTECEDENTES NACIONALES.

El movimiento cooperativista tiene perfiles propios de acuerdo con el sistema y modo de producción de que se trate (capitalista o socialista), pero existen denominadores comunes que lo unifican, como es la inconformidad en contra de la injusticia económica; la rebeldía en contra de las instituciones de explotación industrial y comercial; la lucha altruista que se desarrolla momento a momento para abrirse paso entre un mundo saturado de egoísmo. El movimiento cooperativo es también actitud constructiva; proceso de superación constante; intervención ante los órganos del Estado para consagrar, en la legislación, los nuevos principios económicos, sociales y jurídicos que constituyen el objeto. Considerado desde estos puntos de vista, el movimiento cooperativo es una fuente creadora del derecho y específicamente del derecho cooperativo.

Particularmente en el sistema capitalista, el movimiento cooperativista se manifiesta de diversas maneras como la antítesis de la artificiosa sociedad de consumo de nuestros días, espoleada y creada por el afán inmoderado de

⁵ MEMORIAS DE LICENCIADOS, Ob. Cit, Pág. 406 – 407.

riquezas del fabricante, del empresario y del intermediario. Es así mismo, la antítesis entre el beneficio equitativo a obtener y el afán incontrolable de riquezas. La raíz del movimiento cooperativista no sólo se encuentra en los postulados y en la lucha de los trabajadores alrededor de partidos socialistas, sino además, de una manera más concreta, en 1844 cuando los tejedores de Rochdale se organizaron en momentos en que la explotación industrial alcanzaba su máxima expresión: el estado de huelga contra la empresa empeoraba su ya raquítica situación económica, entonces surgió la Society of Equitable Pioneer como un instrumento de lucha en contra del lucro de los intermediarios.

Gracias al movimiento cooperativista nacido hace más de un siglo, ha proliferado el derecho cooperativo en diversos países del mundo con los más heterogéneos sistemas económicos y políticos. En México, el movimiento cooperativista surge en el último tercio del siglo XIX, cuando se funda la primera cooperativa de producción en 1873. El desarrollo del movimiento cooperativo no pasó desapercibido para el régimen porfirista que incluyó un breve capítulo sobre las sociedades cooperativas en el Código de Comercio de 1889, pero con objetivos distintos a los que perseguía el movimiento cooperativo proletario que no procuraba el lucro.⁶

⁶ Ob Cit. Toledo, Ana Elvira, Pág. 67

En el año de 1896, el cooperativismo ya se enseñaba en las cátedras de la Universidad de El Salvador, como materia obligatoria, pero su estancia resultó breve por predominar intereses de seguidores del sistema liberal económico lo que produjo su pronta desaparición del plan de estudios de esta Universidad.⁷

A continuación se expone una breve reseña histórica sobre el desarrollo cronológico del cooperativismo en nuestro país:

- 1914  Se constituye la cooperativa de zapateros en la “Cuesta de Palo Verde”, fue liquidada por interponerse como un movimiento de liberación obrera.

- 1917  Formación de la Cooperativa de Sociedad de Obreros de El Salvador Federada.

- 1935  Surge la cooperativa de panadero de Cojutepeque y Valle de Libra, en ambos casos el objetivo se frustró debido a la incapacidad de sus gerentes que en esa época fueron impuestos por el Gobierno de cada época.

⁷ POSADA SÁNCHEZ, JOSE HUMBERTO, Sociedades y asociaciones cooperativas, tesis para optar al grado de Licenciatura en Ciencias Jurídicas de la Universidad de El Salvador, 1975, Pág. 16

- 1940 ⇒ Se forma la Cooperativa algodonera de Responsabilidad Limitada, que surgió como consecuencia del problema de precios que los productores obtenían, no les reportaban utilidades y perdían sus esfuerzos personales por lo que se presionó al Gobierno para que les permitiera la creación de esta cooperativa como única alternativa. Esta fue constituida por escritura pública; el control, beneficio y venta de algodón, por medio de Decreto Legislativo en 1942.
- 1941 ⇒ Se crea la federación de Cajas de Crédito con el amparo de la Ley de Crédito Rural, publicadas en los Diarios Oficiales de fechas 4 y 7 de Enero de 1943, en sus consideraciones se manifestó el deber del Estado en fomentar el desarrollo de Sociedades Cooperativas y las Instituciones de crédito para evitar la usura, este acontecimiento se debió a la existencia de 16 Cajas de Crédito que funcionaran en distintas áreas del país.

Con estas breves inicios del cooperativismo en El Salvador, se aproxima la década de los 50's con el cual surgen nuevos cambios a nivel mundial y El Salvador también es influenciado por las nuevas ideas filosóficas y políticas enfocadas al aspecto social del Estado, es así como los legisladores crean una

nueva Constitución que proteja a una mayoría y que salvaguarde los derechos de los ciudadanos con pensamientos acordes a esa época asegurando el bienestar económico, garantizando la aplicación de la justicia social a todos, bajo el principio de igualdad.⁸

En base a estos principios sociales, en el año de 1962 se emite una nueva ley fundamental la cual mantiene el papel predominante del Estado, eliminando el individualismo y encontrando normas favorables al cooperativismo en el aspecto social y económico; entre algunos artículos que reflejan esta ideología se tienen:

“Art. 136.- Se garantiza la libertad económica, en lo que no se oponga al interés social.

El Estado fomentará y protegerá la iniciativa privada dentro de las condiciones necesarias para incrementar la riqueza nacional y para asegurar los beneficios de esta al mayor número de habitantes del país.”

“Art. 145.- Serán fomentadas y protegidas las asociaciones de tipo económico, que tiendan a incrementar la riqueza nacional mediante un mejor aprovechamiento de los recursos naturales y humanos, y a promover una justa distribución de los beneficios de sus actividades. En esta clase de asociaciones,

⁸ IDEM, Pág. 18.

además de los particulares, podrá participar el Estado, los municipios y las entidades de utilidad pública”.

“Art. 160, inciso primero.- Los habitantes de El Salvador tienen derecho a asociarse y reunirse pacíficamente y sin armas para cualquier objeto lícito”.

Estos artículos se han mencionado con el objeto de resaltar aquellas normas sobresalientes de esa época que fueron plasmadas en la Constitución de 1962 y ahora se hará una breve reseña en las constituciones desde 1950 hasta 1971 que contenían aspectos cooperativistas:

1950  Es creada la sección de educación obrera en el Ministerio de Trabajo y Previsión Social dentro de las finalidades de esta sección estaban la de organizar, fomentar y desarrollar entre los trabajadores las cooperativas las cuales estaban destinadas a resolver los problemas de crédito consumo y producción y acostumbrados al ahorro sistemático.

1951  Se declararon de utilidad pública por cuatro años, a partir de su constitución, a las cooperativas de trabajadores organizados por el Ministerio de Trabajo y Previsión Social.

- 1952  Es creado el departamento de Promoción Económica Escolar, Dependencia del Ministerio de Cultura en ese entonces, el cual fue clausurado en 1961.
- 1953  Se constituye la cooperativa lechera de Oriente por iniciativa del Ministerio de Economía.
- 1955  Se forma la cooperativa ganadera de Sonsonate.
- 1957  Se creó la sección de Fomento Cooperativo Agropecuario del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
- 1961  El Instituto de Colonización Rural (ICR), inicia esfuerzos para asociar a los adjudicados de parcelas en cooperativas multiactivas.
- 1965  Es creada la Sección de Promoción de Cooperativas en la Compañía Salvadoreña de Café, S.A.
- 1966  Se organiza la Federación de Cooperativas de Ahorro y Crédito de El Salvador.

Durante este periodo mencionado anteriormente, las sociedades cooperativas eran reguladas por el Código de Comercio hasta el mes de Diciembre de 1969, en que se reconoce la importancia del movimiento cooperativo, se publicó la “Ley General de Asociaciones Cooperativas” y se reconoció en el considerando IV del Decreto Legislativo de creación de Ley que “son ciertamente eficaces instrumentos para promover el desarrollo tanto social como económico del país, consiguiéndose con ello una mejor distribución de la riqueza como consecuencia del estímulo que produce a los grupos sociales; permitiéndoles la superación material y espiritual, despertando en los asociados sentimientos de solidaridad y colaboración en la solución de sus problemas comunes”.⁹

Es así que en los siguientes años se presentaban otras publicaciones legales referentes a las cooperativas; así en 1969 además de la creación de la Ley General de Asociaciones Cooperativas también entro en vigencia la Ley de Creación del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP), luego en 1970 a mediados de ese año se publicó el Reglamento de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, y en 1971 es reformado el Art. 19 del Código de Comercio que estaría a sustituir ese mismo año al Código de 1904, pues entre 1969 hasta ese año no se consideraron cooperativas a las sociedades que se organizaban con una o más finalidades de las

⁹ IDEM, Pág. 22

pertenecientes a las cooperativas y con esas reformas se permitió considerarlas como asociaciones o como sociedades, siendo potestativo la forma de adoptar de cada cooperativa.¹⁰

El auge del cooperativismo entre la década de los 40 al 50, y que en los ochenta generó un declive en su expansión, debido a la reforma agraria, no dio los resultados esperados y genera algún tipo de “duda”.

Como todo hecho de impacto macro social o estructural, el sistema cooperativo en El Salvador ha evolucionado determinado por una serie de factores de carácter económico, social y político. En la trayectoria del desarrollo el movimiento cooperativo ha experimentado momentos de avances, estancamiento o retrocesos según la influencia de los sectores de interés o institucional, tales como: gremios o grupos de la sociedad civil con necesidades o problemas, la iglesia, el ejército, partidos políticos y su ideología, organismos internacionales o el Estado por medio de determinado gobierno de la época.

Vale la pena mencionar el salto cualitativo y cuantitativo que experimento el sistema cooperativo en 1980 gracias a la medida socio política de la Reforma Agraria dictada por el gobierno de la época perteneciente a la ideología de la democracia cristiana en alianza con el ejército nacional. Desde entonces se ha

¹⁰ IDEM, Pág. 22

creado una variedad de normativa jurídica e instituciones tendientes a regular las distintas y nuevas clases de Cooperativas, entre ellas las Cooperativas de Transporte.

Las cooperativas de transporte más conocidas son aquellas que explotan el servicio de autobuses, microbuses y taxis. De éstas dará a conocer una pequeña reseña histórica de como fue la formación de las cooperativas, y en especial de transporte en el servicio público de buses y microbuses.

Para que la formación de cooperativas se diera en nuestro país, influyeron muchos factores como: la pobreza, la necesidad de las personas de una fuente de trabajo y de ingresos, así como la crisis que el país enfrentaba en la época de 1979.

Lo que a continuación se expone, son experiencias recogidas de algunos socios de las cooperativas, fundadores de este movimiento cooperativo de transporte en el país:

“Para los cooperativistas en el momento de crisis que se encontraba nuestro país, se vieron en la necesidad de crear una fuente de trabajo que los ayudara a solventar las necesidades más urgentes. La idea de formar una cooperativa surgió por la falta de fuentes de trabajo, luego de que una empresa

de transporte muy sólida que existía en la zona occidental, decidieran terminar las labores de ésta, por haberse formado un sindicato de motoristas, motivo suficiente para que los propietarios decidieran terminar con su empresa. Ante esta situación con los trabajadores, y no queriéndoles pagar sus indemnizaciones, deciden dejarles en pago los autobuses, para que los trabajaran y se pagaran con ellos, el único inconveniente fue que dichas unidades se encontraban en tan mal estado que lo ganado con ellas sólo se utilizaba para la reparación de las mismas; todo esto trajo como consecuencia que los trabajadores desistieran de la idea de asociarse, ya que lo único que obtuvieron en esa ocasión, fueron vanos esfuerzos y todo un fracaso".

Con esto se sostiene que esta fue una de las primeras formas de asociación que se dio en nuestro país, pero sin ningún éxito.

Pero no todo quedó en lamentaciones, a consecuencia de las personas que pertenecían al sindicato por el cual se disolvió la empresa de transporte mencionada al principio, fueron señalados como perturbadores de la estabilidad laboral, cerrándoles todas las oportunidades de trabajo en las empresas que se encontraban funcionando.

Estas personas por la necesidad de sobrevivir deciden formar una cooperativa, comenzando por reclutar a otros motoristas quienes tienen toda la

buena voluntad de salir adelante con sus fines. Fueron muchos esfuerzos los que se realizaron, tanto económicos, como físicos; establecieron una cuota semanal que la utilizaban para pagarse viáticos cuando visitaban el INSAFOCOOP, esperando obtener su personería jurídica. Luego de muchos esfuerzos, logran constituirse en cooperativa, siendo éste su primer triunfo. Seguidamente logran que un grupo de personas con poder económico, les den la firma solidaria para que una Empresa de vehículos, les de el crédito para cinco unidades, con los cuales empiezan a funcionar; atravesando muchos sacrificios, logran su principal finalidad que es la de constituirse en una cooperativa fuerte y sólida, que a pesar de las dificultades de la guerra, aún se encuentra funcionando con muchos éxitos y planes para el futuro, siendo su fin el bienestar de sus socios.¹¹

2.- FUENTES DEL DERECHO COOPERATIVO

Estas fuentes reciben el nombre de formales, por la forma que revisten, por el "modo de expresión" del derecho (la ley, la costumbre, etc.), no por la índole de los mandatos que contienen. Siguiendo una imagen de Adolfo Merki, diríamos que las fuentes formales son las vainas o cápsulas que contienen las

¹¹ LUNA, CELIA ELIZABETH, La empresa cooperativa de transporte, tesis para optar al grado de licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 1994, Pág. 22

normas jurídicas; pero cada norma jurídica es a su vez una vaina o cápsula más amplia dentro de la cual está encerrada la fuente de la norma anterior.

Las fuentes formales son las formas históricas según las cuales la convicción jurídica y aquellas otras consideraciones cobran la precisa forma de reglas positivas del orden jurídico en el seno de un grupo social. "Las fuentes formales se distinguen entre sí por los elementos u órganos de poder que de ellas emanan; las leyes proceden del poder legislativo; las decisiones judiciales emanan del poder jurisdiccional y la costumbre deriva de prácticas espontáneas y durables nacidas en el seno de los grupos sociales. En consecuencia, hemos de distinguir la fuente formal que da origen al derecho, la ley, jurisprudencia, doctrinas, etc.; de la norma creada por ella. La fuente es el medio de producción, la norma es el resultado. La primera se refiere a la forma que se utiliza, la segunda al contenido. Lo que interesa fundamentalmente en la norma jurídica es el precepto que al ser aplicado impone deberes, acuerda derechos o establece sanciones. En fin, las fuentes formales no son normas, sino que las contienen. Así, por ejemplo, la fuente formal puede ser la ley y la norma consistir en el deber de pagar un impuesto o no, pasar con el automóvil por una calle en dirección prohibida y que esta última sería materia de una disposición legal de tránsito".

Expresado el concepto sobre lo que son las fuentes formales del

derecho, pasemos ahora a determinar cuáles son las fuentes formales del derecho cooperativo:

- a) legislación;
- b) costumbre;
- c) jurisprudencia;
- d) los principios generales del derecho;
- e) la doctrina.
- f) La equidad.

2.1.-. LA LEGISLACIÓN

La legislación es la fuente más importante del derecho cooperativo, que podemos clasificar de la siguiente manera:

a) La Constitución Política. Como en todo Estado moderno, la Constitución es la norma jurídica primaria en la que se sustenta toda las demás leyes de un país democrático. En El Salvador, la Carta Magna de 1983 contiene importantes disposiciones en relación a las cooperativas, precisamente el Artículo 114 Cn., el cual resalta el carácter social de la economía. Sin embargo, la importancia formal de este artículo además de promover el desarrollo social de la economía, es el de establecer la importancia del Cooperativismo como medio para alcanzar ese desarrollo, sentando las

bases para crear la legislación respectiva a la regulación de las cooperativas.

b) Tratados internacionales. Conforme al articulado constitucional, los tratados que estén de acuerdo con la propia Constitución, que hayan sido celebrados por el Presidente de la República con aprobación de la Asamblea Legislativa, forman parte de la ley de la República. Por lo cual los tratados internacionales constituyen fuente formal del derecho en materia cooperativa.

En el ámbito internacional, la necesidad de una legislación especial aplicable a las cooperativas fue recalcada en la 26 reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en Filadelfia en 1944.

La Comisión Consultiva de Cooperación de la Oficina Internacional del Trabajo, que se reunió en Ginebra en octubre de 1949, destacó en sus recomendaciones la necesidad de iniciar un estudio de las leyes cooperativas vigentes, a fin de ayudar a los gobiernos de los países interesados a establecer o perfeccionar su estatuto jurídico adaptado a las condiciones particulares de desarrollo del movimiento cooperativo.

La conferencia general de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Ginebra por el consejo de administración de la OIT y congregada en dicha ciudad el 1 de junio de 1966 en su quincuagésima reunión, después de

haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo, cuestión que constituyó el cuarto punto del orden del día de la reunión, y después de haber decidido que dichas proposiciones revistieron la forma de una recomendación, adoptó con fecha 21 de junio de 1966 la recomendación 127 sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo. La recomendación como tal es únicamente una sugerencia que se hace a los Estados miembros de la Organización del Trabajo, para que si lo consideran pertinente se legisle sobre dicha recomendación; la cual fue revisada mediante la recomendación 193 (Recomendación sobre la Promoción de las Cooperativas), Realizada en el año de 2002. Debemos recordar que El Salvador es miembro de la OIT y que únicamente los convenios que no contravengan a la Constitución y sean aprobados por el senado forman parte de nuestra legislación.

c) Leyes Secundarias. El vocablo ley tiene varios significados jurídicos, uno de ellos es, conforme al Art. 1 del Código Civil salvadoreño, toda regla, norma o precepto de la autoridad pública que manda, prohíbe o permite algo. También la expresión positiva del derecho, es la regla de conducta obligatoria dictada por el poder legislativo. Estas Leyes se desarrollaran en su momento en un capítulo posterior.

d) Reglamentos. Desde el punto de vista material, el reglamento es una ley pero formalmente es un acto administrativo. El reglamento es expedido conforme a la facultad reglamentaria otorgada al Presidente de la República. El reglamento es de menor jerarquía que la ley a la cual complementa, permitiendo su aplicación y su cumplimiento, al detallar y precisar el alcance de la misma.

e) Acuerdos de Asamblea y Reglas Estatutarias. También constituyen fuente formal del derecho cooperativo, ya que de acuerdo a la Ley General de Asociaciones Cooperativas son obligatorios para los socios de la cooperativa cuando sean aprobados por mayoría de votos.

Igualmente deben señalar los acuerdos de las Federaciones y Confederaciones de cooperativas, así como las reglas estatutarias de las mismas.

2.2.- LA JURISPRUDENCIA

Esto ocurre cuando lo resuelto en ellas se sustente en cinco sentencias ejecutorias emitidas por las Salas de Corte Suprema de Justicia de la misma materia, no interrumpidas por otra en contrario.

El acervo jurisprudencial en relación al derecho cooperativo en nuestro

país es escaso, pero no por ello la jurisprudencia es una fuente formal de éste, de primer orden, pues en determinado momento puede llegar a dilucidar cuestiones tan trascendentales para el derecho cooperativo como es el de los asalariados de las cooperativas, las utilidades, los rubros tributarios y ha precisado la terminología de la materia cooperativa, etc., coadyuvando de esta manera a la renovación constante del derecho cooperativo.

2.3.- LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO

"Son fórmulas orientadoras producto de la reflexión lógica-jurídica que tienden a la realización de valores jurídicos".

La Suprema Corte de Justicia Mexicana ha fijado el siguiente criterio: "Los tratadistas más destacados del derecho civil, en su mayoría, admiten que los principios generales del derecho deben ser verdades jurídicas notorias, indiscutibles, de carácter general, como su mismo nombre lo indica, elaboradas o seleccionadas por la ciencia del derecho, mediante procedimientos filosófico-jurídicos de generalización, de tal manera que el juez pueda dar la solución que el mismo legislador hubiera pronunciado si hubiera previsto el caso; siendo también condición de los aludidos principios que no desarmonicen o estén en contradicción con el conjunto de normas legales cuyas lagunas u omisiones han

de llenarse, aplicando esos principios"¹². De acuerdo con lo anterior, puede afirmarse que los principios generales de derecho son fuente formal autónoma del derecho cooperativo.

2.4.- LA DOCTRINA.

Los estudios científicos realizados por los juristas han sido fuente del derecho cooperativo. A nivel internacional se puede mencionar las aportaciones de Alberto Trueba Urbina, en su libro «Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo»; el trabajo pionero de Antonio Salinas Puente, entre la pléyade que ha coadyuvado a integrar científicamente esa materia que todavía se encuentra en vías de lograr su consolidación teórica.

Además de los anteriores destacan Beatriz Potter (Inglaterra), esposa del líder fabiano, el primer ministro laborista Sidnet Webb; Charles Gide (Francia), economista de gran renombre, ambos establecieron las bases doctrinarias cooperativistas de la "Escuela de Nimes", consistentes en:

a) sociedades abiertas a todo sin exclusión de causas profesionales, políticas o religiosas (principio de neutralidad);

¹² Ob. Cit. www.ciu.reduaz.mx

b) derecho de voto para todos los socios y un solo voto para cada miembro;

c) acciones de escasa cuantía y a satisfacer en pequeños plazos (al objeto de que sean accesibles a todos);

d) venta al precio corriente del comercio;

e) venta al contado;

f) venta al público (incluso a los no socios, principio facultativo);

g) reparto del excedente entre los socios a prorrata de sus compras;

h) importancia de la producción como fin último de la sociedad de consumo

i) constitución de un fondo colectivo en vista de la propaganda y la educación.

Asimismo podemos encontrar los principios de la doctrina de los pioneros de Rochdale (1844), los cuales son los siguientes:

a) adhesión libre;

b) control democrático;

c) devolución o bonificación sobre las compras;

d) interés limitado al capital;

e) neutralidad política y religiosa;

f) venta al contado;

g) fomento de la enseñanza.

La influencia de estos principios es indiscutible en las diversas legislaciones sobre cooperativismo. Asimismo es necesario mencionar las aportaciones teóricas de la Alianza Cooperativa Internacional en sus múltiples congresos. En el continente americano se llevó a cabo el primer Congreso Continental de Derecho Cooperativo, que se realizó en Mérida, Venezuela, en 1966, y que recogió las conclusiones en un documento llamado Carta de Mérida en la cual se deja sentir la influencia de los pioneros de Rochdale. En virtud de la situación actual que guardan los estudios doctrinarios en relación con el derecho cooperativo en nuestro país, es necesario incentivar las investigaciones sobre esta importante disciplina jurídica.

2.5.- LA EQUIDAD

Hay un concepto general o amplio de la equidad como adaptación del derecho a la realidad mediante la apreciación exacta de todos los elementos de hecho que en el caso concurren, y un concepto más restringido de ella, como adaptación del derecho a las particularidades del caso concreto para dar a éste un tratamiento más benévolo. Dicho de otra forma, es el criterio de determinación y de valoración del derecho que busca la adecuación de las normas y de las decisiones jurídicas a los imperativos de la ley natural y de la

justicia, en forma tal que permita dar a los casos concretos de la vida con sentido flexible, humano (no rígido y formalista) el tratamiento más conforme a su naturaleza y circunstancias.

Por tratarse el derecho cooperativo de una disciplina social, la equidad es además una de las características es las disposiciones legales que la integran, pero por otra parte es la brújula que guía las resoluciones de las asambleas en cuanto están impregnadas por el principio que dice: "resolver a verdad sabida y buena fe guardada", aunque la falibilidad humana puede en un momento dado dictar un acuerdo que no favorezca con equidad los intereses de algún socio.

De lo expuesto podemos extraer las siguientes ideas base para la presente investigación:

1) El derecho como producto social está influido por factores externos como son las condiciones sociales, políticas, económicas, históricas e ideológicas.

2) Los análisis sociológicos del derecho no deben ignorar los aspectos formales y teóricos de los sistemas jurídicos.

3) Una de las características del derecho es su historicidad.

4) Las fuentes reales, formales e históricas son de vital importancia no sólo para precisar la manera y las condiciones en que surge el derecho sino además para explicar la teología de los sistemas jurídicos según el país y el modo de producción de que se trate.

5) Una teoría del derecho cooperativo no puede prescindir del tema de las fuentes a fin de tener una visión más completa del origen y la filosofía de las normas cooperativas.

6) Es menester dar una mayor difusión a las investigaciones en torno al derecho cooperativo.¹³

¹³ Idem www.ciu.reduaz.mx

CAPITULO II

GENERALIDADES DEL COOPERATIVISMO

2.1 Concepto de Asociación Cooperativa

En el ámbito jurídico doctrinario existe una gran diversidad de conceptos y definiciones, siendo uno de ellos el del Doctor José Humberto Posada Sánchez, cuya posición es la que más se adecua a la investigación que se realiza, así tenemos que:

“La Asociación Cooperativa, es una asociación de personas, que existen bajo denominación, de capital variable e ilimitado, dividido en cuotas o particiones sociales, cuya actividad social se presta exclusivamente a favor de sus asociados, por medio de una empresa común dirigida por ellos mismos, los que responden limitadamente por las operaciones sociales”.¹⁴

Asimismo tenemos la definición de cooperativa de transporte que brinda la Ley General de Asociaciones Cooperativas, en su artículo 106, el cual literalmente expresa: “Son cooperativas de Transporte las que se constituyen para prestar servicios de transporte colectivo de pasajeros o de carga, vía

¹⁴ Posada Sánchez, José Humberto, “Sociedades y Asociaciones Cooperativas”, Tesis Doctoral para optar al título de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, 1975, San Salvador, El Salvador, Centro América, Universidad de El Salvador.

terrestre, acuática y aérea”. De esta definición, el sector que interesa a la presente investigación es el transporte de pasajeros vía terrestre, y de este se tomara únicamente en cuenta el transporte público, es decir buses y microbuses, excluyendo lo referente al transporte selectivo de pasajeros, como lo son taxis.

2.2 Análisis de los Elementos del Concepto de Asociación Cooperativa

De los conceptos antes mencionados, representan la idea general en que consiste una Asociación Cooperativa de Transporte de pasajeros, por lo que se analizarán tomándolas en cuenta para su mejor estudio en la presente investigación.

Los elementos del concepto por analizar a continuación son los siguientes:

- 1) Asociación de Personas;
- 2) Denominación;
- 3) Capital Variable e Ilimitado;
- 4) Capital Dividido en cuotas o participaciones;
- 5) Actividad social exclusiva para los asociados;

- 6) Empresas común o cooperativa, y
- 7) Responsabilidad Limitada.
- 8) Transporte colectivo de personas vía terrestre

1.- Asociación de Personas

La Asociación es, la convención por la que dos o más personas ponen en común, de una manera permanente, sus conocimientos y actividades con un fin distinto al de reparto de beneficios.

A partir de lo anterior, se puede afirmar que jurídicamente la Asociación es: Una declaración plurilateral de voluntades, de quince personas como mínimo, según el Artículo 15 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, tendiente a producir determinada consecuencia de derecho: Constituir una Cooperativa.

Las personas que pueden asociarse serán: naturales, las que tendrán necesariamente que ser mayores de dieciséis años, según el Art. 19 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas; o bien jurídicos, que serán aquellos entes abstractos que no persigan el lucro como finalidad, estipulado en el artículo antes mencionado.

2.- Denominación

Con relación al nombre de la Asociación, se sabe que será el nombre que la Asociación utilizará, es decir, la denominación específica con la que será conocida, como signo apreciable de la existencia de su personalidad, puede tener forma de denominación; que se forma libremente con cualquier nombre, luego del cual debe proceder las palabras Asociación Cooperativa de Responsabilidad Limitada o Ilimitada.

3. Capital variable e ilimitado

En nuestro medio el Capital de una Asociación Cooperativa de Transporte es “fundamental”, pues el Capital debe ser suscrito por los fundadores, al menos en la medida mínima que a cada una corresponda en el acta constitutiva, e integrado conforme lo estipulen los estatutos, fines en bienes o derechos.

El Capital de una Asociación Cooperativa de Transporte está sujeto a la “Variabilidad” como consecuencia del principio de libre adhesión y retiro voluntario, que se traduce en una consigna de puertas abiertas, y de la consiguiente posibilidad de ingreso y egreso de asociados.

De esa manera el Capital Social de una Asociación Cooperativa carece de límites mínimos y máximos, razonamiento que es congruente con el alcance que el legislador plasmó en el Art. 1 inc. Final de la Ley General de Asociaciones Cooperativas.

4. Capital dividido en cuotas o participaciones.

La participación social o cuota social consiste en una porción del Capital Social preestablecido por los estatutos, el que es igual para todas las cuotas y representa la mínima unidad en que es susceptible de ser dividido. Las aportaciones que los Asociados pueden hacer es en dinero o en especie, pero no así aportaciones de esfuerzo o trabajo, pues ello atenta con el principio de igualdad económica, entre los asociados.

Cualquier que sea el valor o cantidad de aportación que posea un asociado, solo tiene derecho a un voto, el cual podrá ejercerlo personalmente.

5. Actividad social exclusiva para los asociados

Esta es la finalidad que las personas persiguen al asociarse, el que los servicios que preste la persona jurídica que crean, sea exclusivamente en provecho de ellos así como a terceros, atendiendo lógicamente a la naturaleza

de la Cooperativa de Transporte.

6. Empresa cooperativa

Es a través de una empresa dirigida por ellos mismos, por su Consejo de Administración, que se cumple la finalidad anterior; la de obtener la prestación de servicios para los asociados.

La Cooperativa es, en esencia, una empresa en cuanto ejercer una actividad económica organizada a los fines de la producción y cambio de bienes y servicios, que tienden a conseguir fines propiamente económicos; el sentido en que se toma la empresa, no es como lo toma el Código de Comercio, la Asociación no persigue fines lucrativos, y la empresa cooperativa no los persigue tampoco.

En relación a esto, puede manifestarse que “la Empresa Cooperativa, considerada desde el punto de vista de económico responde a un principio de organización que se distingue por el fin y por el método; el primero finca en la recaudación del provecho del empresario capitalista a la medida necesaria para provocar la inversión del capital del que se quiere eliminar el beneficio; el segundo, en la Asociación de las fuerzas de trabajo, para conseguir una disminución efectiva de los costos de producción y realizar así condiciones más

ventajosas en los servicios así como de terceros, a beneficio de los Asociados y de las personas que utilizan el transporte colectivo de pasajeros vía terrestre.¹⁵

7. Responsabilidad limitada

Esta característica de las Asociaciones Cooperativas, es en relación a la responsabilidad de los asociados por las obligaciones a cargo de la Asociación Cooperativa con relación a terceros, y será limitada al valor de la participación de cada uno de los asociados.

En ese sentido, su responsabilidad se sustrae a que estará obligado a responder conjuntamente con los demás asociados con respecto de:

a) Las obligaciones contraídas por la Asociación antes de su ingreso a ella; ya que antes de ingresar puede averiguar el estado en que se encuentra la asociación y si le conviene solicitar ante el Consejo de Administración su admisión, cumpliendo con las formalidades legales.

b) Hasta el momento en que se cancele su inscripción como socio, la cual podrá tener como motivos: que renuncie voluntariamente que se le excluya por violación a sus deberes como asociado o ya sea por fallecimiento.

¹⁵ Antonio Brumetti: Tratado del Derecho de las Sociedades, Tomo III, Editorial Porrúa, México 1978, Pág. 346

La cancelación de inscripción es resuelta por el Consejo de Administración, y la cesación de responsabilidad se inicia a partir de la fecha en que se tome la decisión por ese organismo.

8.- Transporte colectivo de personas vía terrestre: Esta característica, propia del tema en estudio, implica que el transporte debe ser el desplazamiento de personas y no de cargas o mercaderías, en el caso de el transporte colectivo de pasajeros, este desplazamiento debe ser efectuado mediante una ruta predeterminada por las autoridades competentes, así como debe utilizarse vehículos automotores, lo cual excluye, barcos y aeronaves que se dediquen a transporte de personas sea este colectivo o selectivo.

2.3 Naturaleza y Caracteres (Acto Cooperativo)

El movimiento doctrinario y legal a mitad del siglo pasado, por la casi nula creación de cooperativas, no tuvo ninguna variante a como se regulaba este fenómeno, es decir, que en caso que hubiera surgido alguna cooperativa, se le hubiera considerado como sociedad si se le hubieran aplicado las disposiciones que regulaban a las sociedad como contrato en términos genéricos pudiendo ser esta institución de carácter civil o comercial.

A principios del siglo pasado, en el Código de Comercio publicado en el

Diario Oficial del 4 de julio de 1904, el Legislador Reglamenta en el Título V. “ De las Compañías Mercantiles” del Libro Segundo “ De los contratos y obligaciones mercantiles”, en el Capítulo IV a las “Sociedades Cooperativas”, conceptuándola como una sociedad mercantil; de lo que se coligó que eran consideradas sociedades de carácter mercantil, determinándosele así su naturaleza jurídica.

Con el transcurso de los años, las instituciones reguladas por el Código a que nos referimos, hizo ver que su regulación se había quedado rezagada por la teoría moderna mercantilista, por lo que surgió la necesidad de introducir las reformas necesarias, se consideró que las cooperativas no deberían figurar en el ordenamiento mercantil, por tener características propias y alejadas de la finalidad del lucro que persiguen las sociedades mercantiles, considerándolas como entes de servicio para el beneficio exclusivo de sus miembros.

Es así como la Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, por medio del Decreto 559 promulgó con fecha 25 de noviembre de 1969 publicado en el Diario Oficial del 9 de Diciembre del mismo año la primera “ Ley General de Asociaciones Cooperativas”, dándoles a estas instituciones la naturaleza jurídica de asociaciones.

Las instituciones cooperativas vistas como “Asociaciones”, y en particular

las de transporte de pasajeros vía terrestre, realizan actos similares a las realizadas por otras instituciones, los que por su naturaleza están regulados por normas de Derecho de Común aplicación, pero cierto es también que tienen características que son eminentemente de su esencia, propiamente cooperativas que los diferencian de los demás actos jurídicos.

Doctrinariamente, Acto Cooperativo es el que se celebra entre la Cooperativa y sus asociados, así como a los terceros que necesiten el servicio en cumplimiento del objeto social, o sea la prestación de sus servicios a las demás personas y los actos, que con idéntica finalidad se realicen las cooperativas con otras personas naturales o jurídicas.

Los “elementos” esenciales específicamente cooperativas que permiten diferenciarlo frente a las demás clases de actos jurídicos y que, solo se dan o se realizan en el ámbito cooperativo son:

1. Sujeto: El asociado cooperativista, en cuanto a su condición de tal, y la cooperativa en cuanto está constituida y funciona de acuerdo con los principios cooperativos universales.
2. Objeto: De acuerdo a los fines de la Cooperativa.
3. Servicio: El cual es sin ánimo de lucro.

De acuerdo a nuestra legislación, las asociaciones cooperativas, pueden

ser de tres tipos, de conformidad a lo establecido en el artículo 7 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, las cuales son:

- a) cooperativas de producción.
- b) Cooperativas de vivienda
- c) Cooperativas de servicio.

De esta clasificación son las cooperativas de servicio las que interesan a la presente investigación, ya que el artículo 12 literal b) enumera a la cooperativa de transporte entre otras como una cooperativa de prestación de servicios.

2.4- PRINCIPIOS DEL COOPERATIVISMO.

Mucha gente cree que los principios son mandamientos de hierro que deben ser seguidos al pie de la letra. Esto es cierto en el sentido que los principios deberían ofrecer patrones de medición. En otro sentido deberían restringir, incluso prohibir, algunas acciones al tiempo que promueven otras. Los principios sin embargo, son más que mandamientos: también son pautas para juzgar comportamientos y tomar decisiones. No basta preguntar si una cooperativa se ciñe a la letra de los principios; es importante saber si sigue su espíritu, si la visión que cada principio proporciona individual, y colectivamente, está incorporada en las actividades diarias de la cooperativa. Desde este punto

de vista, los principios no son una lista anticuada que debe ser revisada periódica y ritualmente: son marcos dentro de cuyos límites se puede actuar, agentes energizantes mediante los cuales las cooperativas pueden conocer el futuro.

Los principios que constituyen el corazón de las cooperativas no son independientes unos de otros. Están unidos por tenues lazos y cuando se ignora a uno los otros se resienten. Las cooperativas no deberían ser juzgadas en base a uno cualquiera de los principios, sino que se las debería evaluar por la manera en que adhieren a los principios como una totalidad.¹⁶

Los Principios Cooperativistas han sido desarrollados en varios textos jurídicos, de los cuales, los considerados más importantes por su relevancia internacional se encuentran las Recomendaciones de la OIT, la primera elaborada en 1966, y la revisión de esta recomendación efectuada en 2002, en el cual retoma los principios de la Declaración Sobre la Identidad Cooperativa Adoptada por la Asamblea General de la Alianza Cooperativa Internacional en 1995.

Para efectos de la presente investigación se tomaran como base los principios expuestos en la Declaración Sobre la Identidad Cooperativa

¹⁶ http://www.portalbioceanico.com/cooperativismo_principios_doc07.htm

Adoptada por la Asamblea General de la Alianza Cooperativa Internacional en 1995, los cuales son los siguientes: 1º) asociación abierta y voluntaria; 2º) gestión democrática de los asociados; 3º) participación económica igualitaria de los asociados; 4º) autonomía e independencia; 5º) educación, capacitación e información; 6º) cooperación entre cooperativas; 7º) interés por la comunidad. Las cooperativas se guían también por los principios y criterios de las experiencias y los procesos comunitarios solidarios que son parte de nuestra cultura y recogen la tradición solidaria ancestral que ha conformado nuestro pueblo.

Primer Principio "LIBRE ADHESIÓN Y RETIRO VOLUNTARIO": Las cooperativas son organizaciones voluntarias, abiertas a todas las personas capaces de utilizar sus servicios y dispuestas a aceptar las responsabilidades de ser asociado, sin discriminación social, política, religiosa, racial o de sexo.

El comienzo de la sencilla oración que explica este principio destaca que "**las cooperativas son organizaciones voluntarias**". Reafirma la importancia fundamental de que la gente elija voluntariamente asumir un compromiso con sus cooperativas. No se puede hacer de la gente, cooperativistas. Se les debe dar la oportunidad de estudiar y comprender los valores por los que las cooperativas existen; se les debe permitir participar libremente, las cooperativas tienen la responsabilidad especial de asegurar que todos los asociados estén

plenamente comprometidos de manera que lleguen a apoyar a sus cooperativas en forma voluntaria.

La misma oración continúa refiriéndose a la manera en que la cooperativa admite asociado. Afirma que **"las cooperativas están abiertas a todas las personas capaces de utilizar sus servicios y dispuestas a aceptar las responsabilidades de asociarse, sin discriminaciones raciales, políticas, religiosas, sociales o de género"**. Esta declaración reafirma un compromiso general básico de las cooperativas desde su aparición en el siglo XIX: un compromiso de reconocer la dignidad fundamental de todos los individuos, y por supuesto, de todos los pueblos.

La frase **"abiertas a todas las personas capaces de utilizar sus servicios..."** reconoce que las cooperativas están organizadas para propósitos específicos; en muchos casos, sólo pueden servir efectivamente a un determinado tipo de asociados o a un número limitado de ellos. Por ejemplo, las cooperativas pesqueras sirven efectivamente a los pescadores, las cooperativas de vivienda sólo pueden albergar a un número determinado de asociados; las cooperativas de trabajo sólo pueden emplear a un número limitado de asociados. En otras palabras, pueden haber razones entendibles y aceptables por las que una cooperativa puede imponer un límite al número de asociados.

La frase "***dispuestos a aceptar las responsabilidades de asociarse***" recuerda a éstos que tienen obligaciones para con sus cooperativas. Estas obligaciones varían algo de una cooperativa a otra, pero incluyen el ejercicio del derecho de voto, la participación en las asambleas, la utilización de los servicios de la cooperativa y el aporte de capital cuando este sea necesario. Se trata de un conjunto de obligaciones que exigen que se les dedique especial consideración pero que podrían redundar en importantes beneficios tanto para los asociados como para la cooperativa.

Las cooperativas deberían hacer todo lo posible para asegurar que **no existan barreras por motivos de género para el ingreso de asociados**. Además, las cooperativas deberían asegurar que en sus programas de educación y desarrollo de dirigentes, hasta donde sea posible, intervengan igual número de mujeres y de hombres y que también se promueva la participación de todos los grupos de población y minorías existentes.

El principio referido a los asociados, prohíbe asimismo la discriminación basada en características "sociales". El término "social" se refiere, ante todo, a la discriminación basada en clases. Desde sus primeros años, el movimiento cooperativo se ha esforzado por reunir a gente de clases diferentes sin importarles su posición en la escala social: claro está que esto lo distingue de otras ideologías del siglo XIX.

El término "**social**" también se refiere a cultura, en donde se podría incluir lo étnico y, en algunos casos, la identidad nacional. **Este es un concepto difícil** (de ejecutar) **sin embargo, debido a que algunas cooperativas extranjeras están específicamente organizadas entre grupos culturales, que muy a menudo son grupos culturales minoritarios.** Estas cooperativas tienen pleno derecho de existir en tanto y en cuanto no impidan la organización de cooperativas similares entre otros grupos culturales; siempre que no exploten a los no asociados de sus comunidades; y mientras acepten sus responsabilidades de favorecer el desarrollo del movimiento cooperativos en sus áreas.

El principio también incluye una referencia a la "**raza**". Se había omitido en la creencia de que incluso la idea de "raza" no debía ser aceptada como un modo apropiado para categorizar a los seres humanos. "Raza" puede implicar diferencias biológicas, un criterio que en los últimos cincuenta años ha creado divisiones en la familia humana que han resultado en intolerancia, guerras y genocidio.

Las cooperativas también deberían estar **abiertas a la gente Independientemente de su afiliación política.** Desde sus comienzos, el movimiento cooperativo ha alentado a la gente de diferentes corrientes e ideologías políticas a trabajar juntos. En este sentido ha intentado trascender a

las ideologías tradicionales que han creado tensiones, desasosiego y guerras a finales del siglo XIX y en el siglo XX. Esta capacidad para reunir gente diversa en pos de objetivos comunes es una de las grandes promesas que el movimiento ofrece al siglo XXI.

Existen algunas, en su mayoría cooperativas financieras, que son organizadas por iglesias y comunidades religiosas. Estas organizaciones no invalidan el principio siempre y cuando no impidan la organización de cooperativas similares entre otros grupos religiosos; mientras no exploten a los no asociados en sus comunidades; en tanto cooperen con otras cooperativas en todas las maneras posibles; y siempre que acepten sus responsabilidades de promover el desarrollo del movimiento cooperativo general en sus áreas.

El principio de los asociados tiene estrechas relaciones con el principio de la educación y el principio democrático. Los asociados sólo pueden desempeñar el papel que les cabe si están informados y si existen entre ellos, los dirigentes electos, los administradores y (cuando sea aplicable) los empleados, comunidades efectivas.

Además, **los asociados sólo pueden sentirse comprometidos (si) se los consulta y si confían en que serán escuchados.** En este sentido, si bien existe la necesidad de que los dirigentes y personal sean competentes, deben

asimismo estar en condiciones de comprender plenamente a sus asociados, independientemente de sus creencias religiosas o políticas, preferencias de género o sexuales, antecedentes culturales o sociales.

El principio de **"los asociados"** es sin discusión **el más poderoso de los principios**, pero a menudo el más subestimado. En esencia significa que debería haber una relación especial entre las cooperativas y la gente a la que básicamente sirven. Esta relación debería definir los negocios que maneja la cooperativa, afectar la forma en que lleva a cabo sus operaciones y determinar sus planes para el futuro. Además, un reconocimiento de la centralidad de "los asociados" debe significar que las cooperativas estarán comprometidas con un nivel particularmente alto de servicio a los asociados, la razón principal de su existencia.

Segundo Principio: "GESTION DEMOCRÁTICA POR LOS ASOCIADOS": Las cooperativas, entre ellas las de transporte, son organizaciones gestionadas democráticamente por los asociados que la conforman, los cuales participan activamente en la fijación de sus políticas y en la toma de decisiones. Los hombres y mujeres elegidos para representar y gestionar las cooperativas son responsables ante los asociados. En las cooperativas de primer grado, los asociados tienen iguales derechos de voto (un socio, un voto), y las cooperativas de otros grados están también

organizadas de forma democrática.

"Democracia" es una palabra compleja. Se la podría considerar provechosamente como una lista de derechos y cabe recordar, que las luchas por los derechos democráticos a nivel político constituyen un tema común de la historia de los dos últimos siglos. En las cooperativas, "democracia" incluye consideraciones sobre derechos y responsabilidades. Pero significa asimismo algo más; significa **promover el espíritu de la democracia** en las cooperativas, una tarea que no tiene fin, y la cual es difícil, valiosa e incluso esencial.

La primera oración de este principio en la Declaración de 1995 expresa: ***"Las cooperativas son organizaciones democráticamente gestionadas por sus asociados, quienes participan activamente en la fijación de políticas y en la toma de decisiones"***. Esta oración pone de relieve que los asociados fundamentalmente controlan a sus cooperativas: destaca asimismo que lo hacen de manera democrática. Reafirma asimismo el derecho de los asociados a estar activamente involucrados en la fijación de políticas y en la toma de decisiones claves. En muchas cooperativas este compromiso activo tiene lugar en las asambleas generales en las que se discuten los temas de política, se toman decisiones significativas y se aprueban importantes acciones. En otras cooperativas, como las de trabajo, de comercialización o de vivienda, los

asociados intervienen más rutinariamente en las operaciones cotidianas. En todas las cooperativas **"los hombres y mujeres elegidos como representantes son responsables ante los asociados"**. Esta oración recuerda a los representantes electos que desempeñan sus cargos para el beneficio inmediato y de largo plazo de los asociados. Las cooperativas no "pertenecen" a los dirigentes electos como tampoco a los empleados subordinados a dichos funcionarios. Pertenece a los asociados y los funcionarios electos son responsables de sus acciones ante los asociados, en el momento de su elección y durante todo su mandato.

La tercera oración de este principio reza "En las cooperativas primarias los asociados tienen iguales derechos de voto (un socio, un voto) y las cooperativas de otros niveles se organizan asimismo en forma democrática".

Tercer Principio "PARTICIPACIÓN ECONÓMICA DE LOS ASOCIADOS": Los asociados contribuyen equitativamente al capital de sus cooperativas y lo gestionan de forma democrática. Por lo menos parte de ese capital es normalmente propiedad común de la cooperativa.

Normalmente, los asociados reciben una compensación, si la hay, limitada sobre el capital entregado como condición para ser asociados. Los asociados asignan los excedentes para todos o alguno de los siguientes fines:

el desarrollo de su cooperativa posiblemente mediante el establecimiento de reservas, de las cuales una parte por lo menos sería irrepartible; beneficiando a los asociados en proporción a sus operaciones con la cooperativa; y el apoyo de otras actividades aprobadas por los asociados.

Este principio expresa: **"Los asociados contribuyen equitativamente a la formación del capital de su cooperativa y lo gestionan democráticamente"**. Por lo general, al menos una parte de ese capital es propiedad común de la cooperativa. Los asociados suelen recibir una compensación limitada, si acaso alguna, sobre el capital suscrito como condición de asociarse. Destinan los excedentes a todos o algunos de los siguientes fines: el desarrollo de la cooperativa, posiblemente mediante la constitución de reservas de las cuales una parte al menos debe ser indivisible; la distribución a los asociados en proporción a sus operaciones con la cooperativa; y el apoyo a otras actividades aprobadas por los asociados. (Art. 2 literal ch) Ley General de Asociaciones Cooperativas)

Las cooperativas funcionan de manera que el capital sirve a la organización y no la domina. Las cooperativas existen para satisfacer las necesidades de la gente y este principio describe de qué manera los asociados invierten en sus cooperativas y deciden asignar los excedentes.

“Los asociados contribuyen equitativamente a la formación de capital de su cooperativa y lo gestionan democráticamente”. Esta declaración refuerza tanto la necesidad de que los asociados contribuyan al capital de sus cooperativas como de que lo hagan de manera equitativa. Esencialmente, pueden aportar capital de tres maneras distintas. En las mayoría de las cooperativas se les pide a los asociados que contribuyan con una cuota o cuotas para pertenecer a ella y beneficiarse de la calidad de asociado.

En segundo lugar, cuando las cooperativas prosperan, pueden crear reservas derivadas de los excedentes provenientes de las actividades de la organización. Normalmente, la totalidad o una parte importante de esos excedentes son de propiedad colectiva y representan la realización colectiva del aporte de los asociados a su cooperativa. En algunos casos este “capital” colectivo ni siquiera se divide entre los asociados si la cooperativa deja de existir; más bien se distribuye entre empresas de comunidad y otras cooperativas asociadas.

En tercer lugar, muchas cooperativas tienen necesidades de capital que son bastante superiores a lo que pueden ahorrar de sus actividades económicas. Pueden esperar razonablemente que los asociados que la conforman aporten regularmente a las cooperativas una parte de sus retornos en forma rotativa o hasta su retiro; en estos casos las cooperativas no pagarían

intereses beneficiándose los asociados de su participación continua y de retornos futuros.

Las cooperativas, sin embargo, pueden tener que recurrir en forma especial a sus asociados para inversiones adicionales; la mayoría de ellas probablemente tengan que hacerlo. En esas circunstancias, es adecuado pagar intereses sobre tales inversiones pero a una tasa “justa”. La renta abonada sobre esas inversiones debiera consistir en una tasa competitiva pero no especulativa; por ejemplo la tasa que abonan normalmente los bancos.

Los asociados también controlan el capital de sus cooperativas. Existen dos maneras en que lo pueden hacer. En primer lugar, independientemente de la forma en que las cooperativas obtienen el capital para su funcionamiento, la autoridad final para todas las decisiones debe quedar en manos de los asociados. En segundo lugar, los asociados deben tener derecho a la propiedad colectiva de al menos una parte de su capital, un reflejo de lo que han logrado como colectividad.

Cuando las actividades de las cooperativas generan excedentes los asociados que la conforman tienen derecho y la obligación de decidir de qué manera se destinarán esos excedentes resultantes. Destinan dichos excedentes a algunos de los siguientes objetivos: desarrollar la cooperativa de

transporte; beneficiar a los asociados de la cooperativa proporcionalmente a sus operaciones con la misma y “el apoyo a otras actividades aprobadas por los asociados”.

Una de las actividades más importantes que pueden y deberían elegir es apoyar el mayor desarrollo del movimiento cooperativo a nivel local, nacional, regional e internacional.

Cuarto Principio “AUTONOMÍA E INDEPENDENCIA”: Las cooperativas son organizaciones autónomas de autoayuda, gestionadas por sus asociados. Si firman acuerdos con otras organizaciones, incluidos los gobiernos, o si consiguen capital de fuentes externas, lo hacen en términos que aseguren el control democrático por parte de sus asociados y mantengan su autonomía cooperativa.

En todas las partes del mundo las cooperativas se ven afectadas por sus relaciones con el Estado. Los gobiernos determinan el marco legislativo dentro del cual pueden funcionar las cooperativas. Con sus políticas fiscales, económicas y sociales, los gobiernos pueden resultar de ayuda o perjudiciales en lo relacionado con las cooperativas. Por tal motivo, todas las cooperativas deben estar alertas para desarrollar relaciones abiertas y claras con los gobiernos.

Al mismo tiempo, el principio de autonomía se refiere a la necesidad de que las cooperativas sean autónomas, de igual manera que las empresas controladas por el capital son autónomas en su trato con los gobiernos.

El principio expresa: “Las Cooperativas son organizaciones autónomas de autoayuda gestionadas por sus asociados. Si invierten en acuerdos con otras organizaciones, incluidos los gobiernos, captan capital de fuentes externas, lo hacen en términos que aseguran el control democrático por parte de los asociados y mantiene su autonomía cooperativa”.

Al referirse a “otras organizaciones” el principio reconoce el hecho de que, en todo el mundo, son numerosas las cooperativas que se están asociando a proyectos conjuntos con empresas del sector privado y no existe razón para creer que esta tendencia se invertirá. Destaca, sin embargo qué importante es que las cooperativas mantengan su libertad, fundamentalmente para controlar sus propios destinos, siempre que intervengan en tales acuerdos.

Quinto Principio “EDUCACIÓN, CAPACITACIÓN E INFORMACIÓN”:

Las cooperativas proporcionan educación y formación a los asociados, a los representantes elegidos, a los directivos y a los empleados para que puedan contribuir de forma eficaz al desarrollo de sus cooperativas. Ellas informan al gran público, especialmente a los jóvenes y a los líderes de opinión, de la

naturaleza y los beneficios de la cooperación.

El movimiento cooperativo tiene un compromiso fundamental de larga data con la educación. El principio de 1995 manifiesta: “Las cooperativas brindan educación y capacitación a sus asociados, representantes elegidos, administradores y empleados, de manera que puedan contribuir efectivamente al desarrollo de ellas. Informan al público en general, particularmente a los jóvenes y a los líderes de opinión, acerca de la naturaleza y los beneficios de la cooperación”.

Este principio pone el acento sobre la importancia vital que tiene la educación y capacitación en las cooperativas. La educación significa más que la mera difusión de información o promoción de patrocinio: significa comprometer la mente de los asociados, dirigentes elegidos, administradores y empleados para que comprendan plenamente la complejidad y riqueza del pensamiento y acción cooperativos. Capacitación significa asegurar que todos aquellos que están asociados a las cooperativas tienen la pericia necesaria para hacer frente efectivamente a sus responsabilidades.

La educación y la capacitación también son relevantes porque ofrecen importantes oportunidades por donde los dirigentes cooperativistas pueden comprender las necesidades de sus asociados. Deberían llevarse a cabo de

manera tal que evalúen constantemente las actividades de la cooperativa y sugieran formas de mejorar los servicios existentes u ofrecer nuevos. Una cooperativa que promueva las comunicaciones en dos direcciones entre sus asociados y dirigentes y al mismo tiempo funcione de manera efectiva, rara vez puede fallar.

El principio termina reconociendo que las cooperativas tienen la responsabilidad particular de informar a los jóvenes y a los líderes de opinión (políticos, funcionarios públicos, representantes de los medios y educadores) sobre “la naturaleza y los beneficios” de la cooperación. En décadas recientes, demasiadas cooperativas en demasiados países han ignorado esta responsabilidad. Si las cooperativas han de desempeñar el papel de que son capaces en el futuro, esta es una responsabilidad que tendrá que ser mejor asumida. La gente no apreciará, no apoyará a aquello que no comprende.

Sexto Principio “COOPERACIÓN ENTRE COOPERATIVAS”: Las cooperativas sirven a sus asociados lo más eficazmente posible y fortalecen el movimiento cooperativo trabajando conjuntamente mediante estructuras locales, nacionales, regionales e internacionales.

Este principio expresa: “Las cooperativa sirven más efectivamente a sus asociados y fortalecen al movimiento cooperativo trabajando

mancomunadamente a través de estructuras locales, nacionales, regionales e internacionales”.

Este principio, incluido por primera vez en la reformulación de los principios de 1966 ha sido seguido, en grados distintos desde los años 1850, (y) nunca fue tan importante como principio como en la década de 1990. Si las cooperativas han de lograr su pleno potencial, sólo lo podrán hacer mediante una colaboración práctica, rigurosa de las mismas. Pueden lograr mucho a nivel local, pero deben esforzarse continuamente para expandir su ámbito de operaciones y lograr los beneficios de las organizaciones de gran escala manteniendo simultáneamente las ventajas del compromiso y propiedad local. Se trata de un difícil equilibrio de intereses: un desafío perpetuo para todas las estructuras cooperativas y una prueba para la imaginación cooperativa. En todo el mundo las cooperativas deben identificar con mayor frecuencia las posibilidades de un creciente número de operaciones comerciales conjuntas. Deben participar de ellas de manera práctica, protegiendo cuidadosamente los intereses de los asociados, incluso cuando éstos aumentan. Deben considerar, con mucha mayor frecuencia que en el pasado, las posibilidades de actividades conjuntas internacionales. De hecho, como los estados nacionales están perdiendo su capacidad de control sobre la economía internacional, las cooperativas tienen una oportunidad única para proteger y expandir los intereses directos de la gente común.

Las cooperativas también deben tomar conciencia, incluso más que en el pasado, de la necesidad de reforzar sus organizaciones y actividades de apoyo. Es relativamente fácil llegar a preocuparse por los intereses de una cooperativa o de un grupo de cooperativas en particular. No siempre resulta fácil –en cambio- ver que existe un interés cooperativo general basado en el valor de solidaridad y el principio de cooperación entre cooperativas. Es por ello que son necesarias las organizaciones de apoyo general a las cooperativas; es por ello que resulta de crucial importancia para los diferentes tipos de cooperativas unirse cuando se dirigen a los gobiernos o promueven “el camino cooperativo” entre el público.

Séptimo Principio “INTERES POR LA COMUNIDAD”: Las cooperativas trabajan para conseguir el desarrollo sostenible de sus comunidades mediante políticas aprobadas por sus asociados.

Las cooperativas son organizaciones que existen primeramente para el beneficio de sus asociados.

Debido a esta sólida asociación con los asociados, a menudo en un espacio geográfico específico, con frecuencia las cooperativas están también estrechamente ligadas a sus comunidades. Tienen la responsabilidad especial de asegurar que el desarrollo de sus comunidades económico social y cultural

sea sostenido. Tienen la responsabilidad de trabajar constantemente por la protección del medio ambiente de esas comunidades.

Corresponde entonces a los asociados decidir con qué grado de intensidad y de qué manera específica una cooperativa debería efectuar sus contribuciones a su comunidad. No es sin embargo, una responsabilidad que los asociados puedan dejar escapar.

A modo de conclusión podemos decir, que a lo largo de estos acápites hemos venido enunciando y desarrollando uno a uno los principios que nutren de sabiduría al movimiento cooperativo.

Estos principios que son la sangre que da vida al movimiento, derivados de destacados valores como la autoayuda, autorresponsabilidad, democracia, igualdad, equidad, solidaridad, honestidad, apertura, responsabilidad social y preocupación por los demás, han infundido ánimo al movimiento desde sus orígenes, dan forma a las estructuras y determinan las actitudes que brindan las perspectivas que distinguen al movimiento cooperativo.

Estos principios constituyen las pautas mediante las cuales las cooperativas se esfuerzan por desarrollar sus organizaciones. Son inherentes principios prácticos, elaborados tanto por generaciones de experiencia como

por un pensamiento filosófico; en consecuencia, son elásticos, aplicables con diferentes grados de detalle a diferentes tipos de cooperativas en diferentes clases de situaciones. Por sobre todo exigen que los cooperativistas tomen decisiones, por ejemplo, respecto de la naturaleza de la democracia de sus instituciones, el papel de los asociados y la afectación de los excedentes que lo generan. Son las cualidades esenciales que hacen efectivos a los cooperativistas, distintas a las cooperativas y valioso al movimiento cooperativo.

2.5.- DIFERENCIAS ENTRE LA EMPRESA COOPERATIVA Y LA EMPRESA MERCANTIL

Con lo expuesto anteriormente podemos ver claramente que es cierta la idea de que la Asociación Cooperativa, constituye también y fundamentalmente una empresa, pero no con un afán de lucro, sino que es una empresa basada en el interés de la colectividad y ayuda mutua.

La Cooperativa es un medio de valorización del trabajo, la capacidad adquisitiva de la población, el fortalecimiento del pequeño productor, comerciante, empresario, a diferencia de la Empresa lucrativa, donde la aportación de capital conduce a la valorización de la riqueza de sus titulares o propietarios. El poder cooperativo esta en función de la persona como socio, ya

sea trabajador, consumidor, agricultor y comerciante, mientras que en la empresa mercantil los usuarios o los clientes.

La Cooperativa es una empresa de servicio, integradora de la economía de sus socios. Los excedentes que obtienen no pertenecen a los socios. "El objeto social de la cooperativa consiste en el ejercicio de una actividad económica, no para la obtención por la propia sociedad de un lucro posteriormente repartible, sino en beneficio directo de los cooperativistas que la integran" (José Manuel De Luís Esteban).¹⁷

La Cooperativa no es una Institución que trasciende el interés personal de los socios, generando un interés inherente. Al contrario, la Cooperativa es en beneficio del interés de los socios. No hay ni puede haber lucro de la sociedad; ya que los excedentes obtenidos por las gestiones económicas, cuando estos se producen son asignados a fondos irrepantibles o a la devolución al socio en concepto de retorno y al destino público y social del haber patrimonial en caso de disolución o liquidación.

Compararemos el interés social de la Sociedad Anónima y de la Cooperativa.

¹⁷ Cfr. Rosembuy, Tulio, la Empresa Cooperativa; Ob. Cit. Luna, Celia Elizabeth, Pág. 25

Tanto los que constituyen una Sociedad Mercantil como los que constituyen una Cooperativa tienen un mismo interés social; es el de aportar bienes para la realización de una actividad productiva, con la cual se constituye el objeto social.

Ambas tienen un interés intermedio. La Sociedad Mercantil, su interés es la obtención de beneficios, utilidades, lucro. En cambio el interés de la Cooperativa es realizar gestiones de servicios, crear situaciones de ventajas para el socio y lo hace eliminando los intermediarios y la especulación.

El interés social final, es divergente en ambas formas de organización. En la Sociedad Mercantil es el de maximizar su dividendo a partir de las utilidades obtenidas, mientras que el socio cooperativo puede, si se hace la prevención en sus Estatutos, obtener una remuneración limitada por sus aportaciones al capital, su carácter es únicamente compensatorio y que es un costo para la entidad. El retorno a que pudiera dar lugar al excedente disponible no debe confundirse con los dividendos distribuidos por la Sociedad Anónima entre sus Accionistas. Primero porque se corresponde en proporción al uso de los servicios sociales y no del capital aportado por cada socio; y en segundo lugar, no es una retribución al capital, sino una devolución del mayor precio o menor remuneración que la Cooperativa practicara.

Podemos decir que el interés por la eficiencia empresarial es compartible por la Sociedad Anónima y Cooperativa de Transporte; el interés principal de la cooperativa en estudio es la gestión de servicios que pueden ser a ellos mismos o a terceros, aun que estos no produzcan beneficios o excedentes, no tiene interés lucrativo.

En cuanto a las aportaciones entre ambas organizaciones podemos decir que la del socio cooperativo no se puede identificar con la de los socios de una entidad mercantil. En la Sociedad no Cooperativa la aportación cumple tres funciones:

Primero, la aportación es esencial para el desarrollo de la actividad empresarial, por lo cual no es de mayor importancia el motivo de participación del socio.

Segundo, la aportación determina el poder del socio en la organización.

Tercero, determina y mide la participación en los beneficios y la asignación y distribución del capital en caso de liquidación o disolución. Es una unión de capitales. En cambio en la Cooperativa la aportación que hace el socio al capital social no es de carácter primario, únicamente es un activador de la organización empresarial.

En la Cooperativa los socios tienen iguales derechos y obligaciones, no importando la aportación hecha. Es una Asociación de Personas, que prevalecen sobre el capital.

En la Cooperativa las aportaciones no conducen a obtener privilegios en la distribución de excedentes. Lo contrario a la empresa capitalista, ya que en ésta tienen más derechos los que poseen más Acciones, vale el capital aportado.

En caso de disolución o liquidación el patrimonio sobrante se destina a fines de interés público, social o cultural.

La Cooperativa une a las personas que poseen un interés común, una necesidad que satisfacer. En cambio, la Empresa Capitalista une a las personas que tienen un capital, para hacer inversiones que les den grandes utilidades.

En la Cooperativa existe Democracia Participativa ya que cada socio tiene derecho a un voto, no importando el dinero aportado. En la sociedad, el capital es el importante, el socio que tiene más acciones posee mayor poder de decisión.

En lo que al trabajo se refiere en la Cooperativa éste lo realizan los

socios para su propio beneficio y de la comunidad, lo contrario a la empresa capitalista, en ésta no trabajan los dueños del dinero sino que otros, en beneficio de los capitalistas.

Los excedentes de la Cooperativa creados por los socios, se devuelven a estos a través de servicios. En la capitalista las ganancias acumuladas se aumentan al capital de los accionistas, en esta sociedad se tiene el fin de lucro para repartir dividendos entre sus socios.

En resumen, las cooperativas son un medio para contribuir a la solución de los problemas de los socios y la comunidad, sin buscar el lucro a través del trabajo de otros, ya que la cooperativa es una organización con sentido social.¹⁸

De lo anteriormente planteado se puede formular el siguiente cuadro comparativo:

2.6.- CUADRO COMPARATIVO ENTRE LA EMPRESA MERCANTIL Y LA EMPRESA COOPERATIVA.

¹⁸ Cfr. Datos tomados de folleto elaborado por el Departamento de Educación FUNPROCOOP; Ob. Cit. Luna, Celia Elizabeth, Pág. 30

CRITERIOS	EMPRESA MERCANTIL	EMPRESA COOPERATIVA
Interés social primario	La unión de capitales para la obtención de utilidades con afán de lucro	El objetivo social de la cooperativa es la realización de un repartible, sino para el beneficio directo de los cooperativistas
Interés social final	En la empresa mercantil es el de maximizar su dividendo a partir de las utilidades obtenidas y generar ganancias repartibles entre sus socios reacuendo a las inversiones que han hecho	En la cooperativa, es el beneficio del interés de los socios, de existir excedentes obtenidos por las gestiones económicas, son asignados a fondos irepartibles o a la devolución del socio equitativamente en concepto de retorno o al destino publico y social.
Naturaleza económica de la asociación	La empresa lucrativa valora a sus titulares o	La cooperativa es un medio de valorización

	propietarios en atención a la aportación de capital que hacen	del trabajo, la fuerza de la cooperativa esta en función de la persona como socio
El motivo de la participación del socio	Generar beneficios y utilidades que equivalen a la obtención de ganancias con afán de lucro	Realiza gestiones de servicio, crear situaciones de ventajas para los socios en base al interés de la colectividad y ayuda mutua
El significado de la aportación	En la empresa mercantil las aportaciones determinan y miden la participación en los beneficios y la distribución de las utilidades generadas	En la empresa o asociación cooperativa la aportación realizada no equivale a privilegios, los socios tienen igual derecho y obligaciones, pues la asociación de personas prevalece sobre el capital, aquí las aportaciones son

		activadoras de la organización empresarial; no son de carácter primario
La participación de los miembros	En la empresa mercantil el capital aportado es importante, el socio que tiene mas acciones posee mayor poder de decisión	En la cooperativa existe democracia participativa ya que cada socio tiene derecho a un voto no importando el dinero aportado
Finalidad de los excedentes económicos	El reparto o distribución de dividendos entre los accionistas de la empresa mercantil conforme al aporte de capital que han realizado, o bien el aumento de capital de los accionistas dentro de la empresa	En la cooperativa; si se hace la prevención en sus estatutos, se puede obtener aportaciones de carácter compensatorio, pero por lo general los excedentes se devuelven a los asociados a través de servicios
En caso de disolución o	La empresa mercantil	En la cooperativa los

liquidación	destina su patrimonio tanto activo como pasivo, al reparto entre los accionistas según sus aportaciones al capital	bienes y patrimonio se destinan al interés público y social de la comunidad.
Recursos laborales y fuerza de trabajo	En la empresa capitalista no trabajan los dueños de el dinero o capital sino que otros en beneficio de los capitalistas	El trabajo es realizado por los miembros de la cooperativa para su propio beneficio, el de sus familias y de la comunidad que forman
Naturaleza jurídica	La naturaleza de la empresa mercantil es de derecho privado, en donde prevalece el interés de lucro y los derechos del accionista mayoritario, en proporción a las aportaciones que realiza	En la cooperativa la naturaleza jurídica es de perfil social pues la solidaridad es fundamental para que la cooperativa logre sus beneficios comunitarios y sociales

2.7.- CLASES Y TIPOS DE COOPERATIVAS.

Los criterios atinentes para la clasificación de las Asociaciones Cooperativas en la sociedad salvadoreña son:

A) Por el Objeto Social: las actividades a las que se pueden dedicar una Asociación Cooperativa, debe ser conforme a las necesidades que sus miembros tienen, así el objeto al que eligieron dedicarse podría ser :

- Cooperativas de Servicio: estas se organizan para satisfacer las necesidades de sus miembros, brindándole facilidades para su obtención y promover en ese sentido la consecución de sus finalidades, así se tiene como ejemplo las cooperativas de transporte.

- Cooperativas de Consumo: estas se constituyen para adquirir a sus miembros o a la comunidad, bienes y servicios que satisfacen sus necesidades a precios accesibles. Estas suelen formarse en lugares de trabajo por ejemplo, y obtienen de esta manera regular la economía de sus grupos familiares. (Art. 110 y sgtes., del RLAC).

- Cooperativas de Ahorro y Crédito: estas se organizan para servir y funcionar como una caja de ahorro a sus miembros o asociados e invierte sus

fondos en créditos a sus asociados o terceros, o en cualquier otra forma autorizada por los estatutos. El movimiento de Cooperativas de Ahorro y Crédito, se ha incrementado, su finalidad es servir a sus asociados como apoyo crediticio para que estos puedan lograr independencia financiera que les permitiera desarrollar su entorno económico-familiar, convirtiéndose así en una opción para obtener créditos fáciles y además formar parte de una entidades financiera que les apoye (Art. 100 del RLAC).

- Cooperativas de Transporte: Estas se constituyen para prestar servicios colectivos de particulares o pasajeros o de carga; ya sea vía terrestre, acuática o aérea, las dos primeras tienen mayor presencia en el territorio nacional, pues están mayormente desarrolladas, en los siguientes capítulos, se amplía el análisis de éstas asociaciones que son el núcleo de este trabajo. (Art. 106 y sgtes. Del RLAC)

Estas representan una mayor presencia en cuanto al movimiento cooperativo de servicios, existe además otras reguladas por la legislación nacional correspondiente así: de profesionales, de seguro, de educación, de aprovisionamiento, de comercialización, de escolares y juveniles. (Art.. 99 RLAC)

Continuando con el objeto social, este también puede ser: el asociarse

para producir, transformar o vender en común sus productos, se les llama **Asociaciones Cooperativas de Producción**, y procuran comercializar en el mercado la producción de sus asociados quienes son el grupo o sector profesional de una especialidad determinada, así puede ser: de producción agrícola, pecuaria, pesquera, agropecuaria, artesanal y producción industrial o agro-industrial.

Así también puede constituirse **Cooperativas para adquirir Vivienda**, estas tienen como objeto adquirir bienes inmuebles para su posterior lotificación o construcción de viviendas, para luego venderlas a sus asociados o arrendarlas; esto permite en gran medida el resolver el problema habitacional de muchas personas que no tienen acceso a una Institución Financiera Privada o Gubernamental, para adquirir vivienda. (Art. 90 del RLAC).

B) POR LA PLURALIDAD DEL OBJETO AL QUE SE DEDICA UNA ASOCIACION COOPERATIVA.

En este sentido, se observa aquellos intereses que se pretenden satisfacer de manera que bien una Asociación Cooperativa puede tener múltiples objetos sociales, puede así constituirse como una Cooperativa de Aprovechamiento, de Educación, Comercializar productos a sus miembros, atendiendo a este tipo de actividades puede ser:

- Unifuncionales o Unitarias: cuando persiguen un solo objeto cuya decisión ha sido tomada por sus miembros o por disposición legal (Art. 131 del RLAC), que no le permita ejercer otras actividades para las que se crea, en cuanto a las Asociaciones Cooperativas de Transporte se ubicaría dentro de esta clasificación, pues su finalidad es brindar servicios de transporte, no son de ahorro y crédito a la vez, es por ello que solo se dedican a una actividad primordial.

- Multifuncional o Mixta: estas son cuando giran en torno a dos o mas finalidades así, las Cooperativas de Ahorro y Crédito, de Crédito y Vivienda entre otras.

- Integral: estas pretenden satisfacer la totalidad de las necesidades socio-económicas de sus asociados, la doctrina considera este propósito irrealizable, pues comúnmente se designa así a aquellas que tiene una considerable variedad de objetos sociales.

C) POR LA INTEGRACIÓN DE LAS ASOCIACIONES COOPERATIVAS:

En esta clasificación se pretende instar a establecer una jerarquía vertical que permita ser un ente autoridad o rector del movimiento cooperativo, que

permita obtener una organización más sólida para ejercer la defensa de los intereses de las organizaciones cooperativas que sean miembros, así se clasifican en:

- DE PRIMER GRADO: estas se refieren pues a la primera instancia, que es la Asamblea General de asociados, que es la máxima autoridad de las cooperativas y es donde se toman las decisiones acordadas por su mayoría las cuales son de obligatoriedad para los demás organismos de la asociación cooperativa y sus asociados (Art. 33 y sigtes. De la LAC y 28 y sigte. Del RLAC).

- DE SEGUNDO GRADO: están formadas por asociaciones cooperativas de primer grado, su nombre legal es de FEDERACIONES, estas deben ser formadas por cooperativas de un mismo tipo (Art. 131 del RLAC) o sea que es un mismo objeto social o pueden ser variedad de objetos sociales pero que sean iguales para cada cooperativa que pretenda formar una Federación, las instancias en éstas son: la 1ª. Es la Asamblea General de cada cooperativa y la 2ª. Instancia es la Asamblea General dela Federación que conforman.

- DE TERCER GRADO: éstas es la Confederación Nacional de Cooperativas, y están formadas por dos o mas Federaciones, y constituye así la

Tercera Instancia por lo que es una organización superior en jerarquía con respecto a las otras. Estas Confederaciones pueden aceptar como miembro a las Cooperativas que aún no sean parte de una Federación, esto se permite porque es más importante lograr la integración cooperativista y por ello no se excluye a ninguna Asociación.¹⁹

¹⁹ José Humberto Posada Sánchez, *Sociedades y Asociaciones Cooperativas*, Tesis presentada para optar al Título de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales Universidad de El Salvador 1975, p. 25-31.

CAPITULO III.

ANALISIS DEL MARCO JURIDICO E INSTITUCIONAL DE LAS COOPERATIVAS EN EL SALVADOR.

Con el fin de analizar las Leyes que supervisan a las Cooperativas de Transporte de El Salvador, hay que tener en cuenta que para ello, el Estado lo hace principalmente de dos maneras, en primer lugar las Asociaciones Cooperativas de Transporte son supervisadas por el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP), en lo que respecta al ámbito legal, administrativo y económico, y por otro lado las Asociaciones antes mencionadas en relación a sus operaciones, funcionamiento, trámite, licencia y permisos son supervisadas por el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Tránsito.

En primer lugar se debe tener claro el significado de la palabra “supervisión”, palabra clave dentro de esta investigación, para lo cual se retoma el concepto brindado por el autor Guillermo Cabanellas, el cual establece que Supervisión es: la competencia que atribuye la jerarquía, o la experiencia de inspeccionar somera y decisivamente ciertas actividades u organismos.

En el caso que interesa a la presente investigación es el Estado el que realiza dicha supervisión, entendiéndose por Estado según el pensamiento de

Adolfo Posada Sánchez, quien lo define como: una organización social constituida en un territorio propio, con fuerza para mantenerse en él, e imponer dentro del mismo un poder supremo de ordenación e imperio que se ejerce por aquel elemento social que en cada momento asume la mayor fuerza política, es decir como ente de jerarquía superior que supervisa a las Asociaciones antes mencionadas.

La supervisión así como una eventual regulación por parte de el Estado sobre las Asociaciones Cooperativas de Transporte, es necesaria a fin de dar seguridad jurídica tanto a los Asociados, como a terceros involucrados directa o indirectamente con dichas Asociaciones.

3.1.- MARCO CONSTITUCIONAL

Dentro del marco jurídico salvadoreño, las Asociaciones Cooperativas gozan de un estable apoyo legal, el cual comienza desde la normativa constitucional, así el Art. 113 de nuestra Constitución de la República del año de 1983 el cual literalmente dice: “Serán fomentadas y protegidas las Asociaciones de tipo económico que tiendan a incrementar la riqueza nacional mediante un mejor aprovechamiento de los recursos naturales y humanos, y a promover una justa distribución de los beneficios provenientes de sus actividades. En esta clase de Asociaciones además de los particulares, podrán

participar el Estado, los Municipios y las entidades de utilidad pública”.

Puede mencionarse que el anterior artículo esta ubicado en el Título V, que trata sobre el orden económico, que establece como el Estado salvadoreño se compromete firmemente a proteger y fomentar Asociaciones de tipo económico lo que hace referencia a crear un ambiente de seguridad y estabilidad, para que las personas haciendo uso del derecho de asociación conferido en el Art. 7 de la Constitución salvadoreña, se dediquen conjuntamente a una actividad económica con fines de equidad social, lo que conlleva a un equitativo reparto de beneficios económicos que se traducen en bienestar social para quienes conforman las Asociaciones Cooperativas, tales valores tienen un claro perfil cooperativista, por lo que puede afirmarse que los legisladores, reconocen la importancia y la trascendencia que las Asociaciones Cooperativas tienen en el ámbito económico de este país como un mecanismo o forma que poseen los desfavorecidos para trabajar, prosperar y mejorar sus condiciones de vida y colectivamente enfrentarse con mucha más fuerza y oportunidad frente al sistema de producción existente.

Lo anterior es logrado por las cooperativas ya que en un primer lugar las personas que las conforman, unen y dirigen sus fuerzas hacia un objetivo en común, de acuerdo a la actividad a que se dedique la cooperativa la cual elimina posibles intermediarios y detallistas, lo cual significa que dicha clase de

asociaciones persigue la obtención de ventajas para sus socios y no el lucro.

La Constitución de El Salvador, continua en el artículo 114, en un enfático apoyo a las Asociaciones cooperativas, puesto que dicho artículo literalmente dice: “El Estado protegerá y fomentara las asociaciones cooperativas, facilitando su organización, expansión y financiamiento.” Con este artículo el Estado Salvadoreño refleja y reconoce una gran importancia a las Asociaciones cooperativas, por lo cual es responsabilidad del mismo crear Instituciones que supervisen la formación, el funcionamiento administrativo y contable, así como brindar la asesoría legal correspondiente. Así también, debe promover el pensamiento cooperativista en aquellos grupos con limitantes económicas que les impiden sobrellevar individualmente un proyecto o empresa. Además deberá crear políticas económicas especiales destinadas a facilitar la obtención de recursos crediticios para su desarrollo, conjuntamente con aquellas instituciones financieras creadas para ese fin.

Así también el Art. 110 inc. 4º de esta Constitución establece “El Estado podrá tomar a su cargo los servicios públicos cuando los intereses sociales así lo exijan prestándolos directamente, por medio de las instituciones oficiales autónomas o de los municipios. También le corresponde regular y vigilar los servicios públicos prestados por empresas privadas y la aprobación de sus tarifas, excepto las que se establezcan de conformidad con Tratados o

Convenios Internacionales; las empresas salvadoreñas de servicios públicos tendrán su centro de trabajo y bases de operaciones en El Salvador”. En ese sentido es clara la carta magna al facultar al Estado para ejercer la supervisión jurídica al sector privado que brinden los servicios públicos para el caso el Transporte Colectivo de Pasajeros el cual el Estado otorga la prestación de ese servicio a través del Contrato de Concesión celebrado con los empresarios de las unidades destinadas para prestar ese servicio cuya celebración es regulada por medio de la Ley de Adjudicaciones y Contrataciones de la Administración Pública que se analizará posteriormente; en relación a la tarifa es controlada a través del Viceministerio de Transporte en base al artículo 112 Cn. “El Estado podrá administrar las empresas que presten servicios esenciales a la comunidad, con el objeto de mantener la continuidad de los servicios, cuando los propietarios o empresarios se resistan a acatar las disposiciones legales sobre organización económica y social” el cual permite al Estado salvadoreño controlar el servicio público en determinado momento de conflictos, con lo cual hace valer su poder de imperio evitando de esa manera la suspensión del servicio público, garantizando la prestación del mismo, ante la ejecución de actos arbitrarios de parte de los empresarios del transporte público .

3.2.- NORMATIVA INTERNACIONAL.

3.2.1.- Recomendación número 127 sobre el papel de las

cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo de celebrada en el año de 1966: Esta es la primera recomendación creada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), relacionada sobre las cooperativas, en el cual deciden sobre adoptar diversas proposiciones relativas al papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión.

El campo de aplicación de dicha recomendación es sobre todas las cooperativas tales como las siguientes: cooperativas de consumo, cooperativas para el mejoramiento de las tierras, cooperativas agrícolas de producción y de transformación, cooperativas rurales de aprovisionamiento, cooperativas agrícolas de venta de productos, cooperativas de pescadores, cooperativas de servicios, cooperativas de artesanos, cooperativas obreras de producción, cooperativas de trabajo, cooperativas de ahorro y de crédito mutuo y bancos cooperativos, cooperativas de vivienda, tales como las siguientes: cooperativas de consumo, cooperativas para el mejoramiento de las tierras, cooperativas agrícolas de producción y de transformación, cooperativas rurales de aprovisionamiento, cooperativas agrícolas de venta de productos, cooperativas de pescadores, cooperativas de servicios, cooperativas de artesanos, cooperativas obreras de producción, cooperativas de trabajo, cooperativas de ahorro y de crédito mutuo y bancos cooperativos, cooperativas de vivienda,

cooperativas de transporte, cooperativas de seguros y cooperativas sanitarias, cooperativas de seguros, cooperativas sanitarias y por supuesto las cooperativas de Transporte.

En esta recomendación, celebrada en Ginebra, establecen que los países en vía de desarrollo, deberían de considerarse políticas de establecimiento y expansión de cooperativas, por considerar que estas ayudan a el desarrollo económico, social y cultural, así como de la promoción humana. Así mismo establece que los fines de las cooperativas deben ser:

a) mejorar la situación económica, social y cultural de las personas con recursos y posibilidades limitados, así como fomentar su espíritu de iniciativa;

b) incrementar los recursos personales y el capital nacional mediante el estímulo del ahorro, la supresión de la usura y la sana utilización del crédito;

c) contribuir a la economía con un elemento más amplio de control democrático de la actividad económica y de distribución equitativa de excedentes;

d) aumentar la renta nacional, los ingresos procedentes de las

exportaciones y las posibilidades de empleo mediante una explotación más completa de los recursos, realizada, por ejemplo, gracias a la aplicación de sistemas de reforma agraria y colonización que tiendan a convertir en productivas nuevas regiones, y a desarrollar industrias modernas, de preferencia diseminadas, para la transformación local de materias primas;

e) mejorar las condiciones sociales y completar los servicios sociales en campos tales como el de la vivienda y, cuando corresponda, en el de la salud, en el de la educación y en el de las comunicaciones;

f) ayudar a elevar el nivel de instrucción general y técnica de sus socios.

Además de lo anterior, la recomendación número 166, en el artículo 10 en adelante establece los Métodos para Poner en Práctica una Política sobre Cooperativas, y de los cuales los países deberían poner en práctica a fin de facilitar el desarrollo de las cooperativas, los cuales son:

A) La Legislación, esto quiere decir, que propone que los países adopten legislación fiscal dirigida a las condiciones especiales de las cooperativas, además de identificar y eliminar las disposiciones de la legislación que pueden tener por efecto perturbar indebidamente el desarrollo de las cooperativas. Con

ello se interpreta que el espíritu de tal disposición es que las cooperativas sean objeto de una ley especializada en esta área.

B) Educación y formación, esto implica que se deberían tomar medidas para difundir, lo más ampliamente posible, el conocimiento de los principios, métodos, posibilidades y limitaciones de las cooperativas entre las poblaciones de los países en vías de desarrollo. Para ello es indispensable que esta formación y educación sea realizada en universidades, escuelas o colegios y en centros de educación especializada. (Por ejemplo: Escuelas de agricultura).

C) Ayuda a las Cooperativas (Ayuda Financiera), cuando sea necesario, brindar facilidades económicas externas a las cooperativas que inicien o pretendan iniciar operaciones, así mismo establecen que esta ayuda no debería entrañar ninguna obligación contraria a la independencia o a los intereses de las cooperativas y debería estar concebida para estimular, y no para reemplazar la iniciativa y los esfuerzos propios de los socios. Dicha ayuda económica debería tomar la forma de préstamos o garantías de crédito

D) Control y Órganos de Aplicación de la Política, esto quiere decir que la cooperativa debe de estar sometida a un control por un tercero. Este tercero, según la recomendación debería, de preferencia, ser confiada a un organismo cooperativo de segundo grado o ser asumida por la autoridad competente, lo

que en el caso de El Salvador, el control es delegado a el INSASFOCOOP, como se desarrollara posteriormente.

Finalmente la recomendación 166 de la OIT, establece que a fin de lograr mayor eficiencia en la aplicación de este documento, los estados miembros deberían colaborar entre sí para ayudar y alentar a las cooperativas en los países en vías de desarrollo

Los medios que propone la recomendación para lograr esta ayuda a las cooperativas entre los países miembros son los siguientes:

a) el aumento de la asistencia técnica a los movimientos cooperativos en los países en vías de desarrollo; tal asistencia se llevará a cabo, siempre que sea posible, por medio de programas coordinados en los cuales participen diferentes organizaciones, tanto intergubernamentales como no gubernamentales;

b) la preparación y el suministro de material de información, manuales, medios audiovisuales y otros materiales análogos, para ayudar en la elaboración de la legislación respectiva, en la instrucción sobre cooperación y en la formación de dirigentes y administradores calificados para servir en cooperativas;

- c) el intercambio de personal calificado;
- d) la concesión de becas de estudio;
- e) la organización de seminarios y coloquios internacionales;
- f) el intercambio de mercancías y de servicios entre las cooperativas;
- g) la iniciación de investigaciones sistemáticas sobre las estructuras, los métodos de trabajo y los problemas de los movimientos cooperativos en los países en vías de desarrollo.

3.2.2.- Recomendación número 193 de la OIT sobre la promoción de las cooperativas, de fecha Junio de 2002: Como un aspecto doctrinario muy relevante en el Derecho Cooperativo a nivel internacional se puede mencionar la “Recomendación 193 sobre la promoción de las Cooperativas” hecho en Ginebra en el año 2002.

La mencionada recomendación, surge como el resultado del interés que el Consejo de Administración de la Organización Internacional del trabajo, le da al dinámico y creciente auge del Cooperativismo, ya que reconoce su importancia en la creación de empleos, movilización de recursos, generación de inversiones, contribuyendo así firmemente a la economía de las naciones, puesto que las cooperativas en sus distintas clases o formas, promueven el desarrollo económico, social y hasta cultural de todos los que en ellas participan.

En su primer artículo, la “Recomendación 193”, reconoce que las Cooperativas operan en todos los sectores de la economía, por lo que la “Recomendación” aplica a todos los tipos, formas y clases de Cooperativas.

Lo anterior conlleva, a pensar que un fenómeno social, económico y cultural como el Cooperativismo debe ser apoyado tanto en su desarrollo como en su fortalecimiento, así en el artículo 3 de la “Recomendación” dispone de las bases para realizar tal apoyo como lo son los siete principios cooperativos elaborados por el movimiento cooperativo internacional que a continuación se mencionan:

- Adhesión voluntaria y abierta
- Participación económica de los socios
- Autonomía e Independencia
- Educación, formación e información
- Cooperación entre cooperativas
- Interés por la comunidad
- Gestión Democrática por parte de los socios

Así también, se toman en cuenta valores cooperativas como de autoayuda, responsabilidad personal, democracia, igualdad, equidad y solidaridad, ética y honestidad, responsabilidad social así como el interés por los demás.

La finalidad de las cooperativas como impulsadoras del desarrollo económico en las naciones, supone que sea a nivel internacional, la promoción del potencial de tales asociaciones cooperativas, por ello el artículo 4 de la "Recomendación" establece parámetros para ello; parámetros que los países y la organización internacional del trabajo, acuerdan tales como:

- Desarrollo de actividades generadoras de ingresos para las cooperativas.

- Desarrollo del conocimiento de los valores del cooperativismo, de los asociados que las conforman.

- Desarrollo de sus recursos humanos.

- Fortalecimiento de su competitividad.

- Acceso a fuentes de financiamiento.

- Hábitos de ahorro e inversión.

- El desenvolvimiento y maximización del potencial de las cooperativas en todos los aspectos económicos, etc.

Para todo lo anterior, los gobiernos de los países, sin importar su nivel de desarrollo deben adoptar políticas para establecer favorables marcos jurídicos para las Asociaciones Cooperativas, los cuales deben ser compatibles con la naturaleza y funciones de las mismas, así como de reconocer la importancia del Cooperativismo como valioso promotor del desarrollo económico y social de los

países, tanto nacional como internacionalmente, según los artículos 6 al 9 de la Recomendación 193, sobre la promoción de las Cooperativas.

Relacionado con lo anterior y a partir del artículo 10 del documento en estudio, se estipulan servicios de apoyo técnico, lo cuales se incentivan a que los gobiernos los materialicen y así puedan brindar a las Cooperativas asesoramiento, en el desarrollo de recursos humanos; servicios de contabilidad, auditoría, relaciones públicas, acceso a financiamiento, asesoramiento en inversiones, tecnología, mercadeo, comercialización, así como en lo jurídico y fiscal, es procedente concluir que los Estados deben admitir la importancia del cooperativismo y poner en práctica todo lo dicho, mediante la consagración de un marco jurídico, que de paso firme a la realización de instrumentos e instituciones, con verdadero respaldo legal, que lleven a cabo el fortalecimiento, expansión y desarrollo de las Asociaciones Cooperativas.

Al final la “Recomendación”, siguiendo su naturaleza internacional como producto de la Organización Internacional del Trabajo, hace un llamado a la Cooperación Internacional, entre las Asociaciones Cooperativas y los Gobiernos de las naciones, para fomentar el auge del movimiento Cooperativo; así como de las asociaciones que se consagran abanderadas bajo los principios y valores del mismo.

3.3.- LEYES SECUNDARIAS.

3.3.1.- Ley General de Asociaciones Cooperativas y su reglamento:

La referida Ley reafirma en su artículo primero lo establecido en la Constitución de la República en sus artículos 113 y 114, pues autoriza la formación de las cooperativas reconociéndolas como asociaciones de derecho privado, haciendo hincapié en que deben de ser de interés social, lo que hace referencia que deben ceñirse a los principios doctrinarios del cooperativismo.

Además que le da la libertad en cuanto a su organización y financiamiento lo cual sustenta el principio cooperativo de “Gestión Democrática de los Socios”, es interesante ver como el mismo artículo, continua diciendo que la libertad de las asociaciones cooperativas tienen respecto de su organización y funcionamiento, no debe contrariar con lo establecido en la ley general de asociaciones cooperativas, su reglamento y otros cuerpos legales, lo que se traduce en la supervisión del Estado ejerce sobre las asociaciones cooperativas.

Asimismo el artículo 2 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, se relaciona con la recomendación número 193 de la OIT, sobre la promoción de las cooperativas en el artículo tres; en el sentido que existe congruencia entre los principios establecidos por ambos cuerpos normativos.

Más adelante, en el artículo 7, la ley hace una distinción de las clases de cooperativas que pueden constituirse, las cuales son:

- Cooperativas de Producción.
- Cooperativas de Vivienda.
- Cooperativas de Servicios.

De las tres cooperativas establecidas es la de servicios, hacia donde se dirige la presente investigación, de conformidad al tema en estudio.

Es así como el artículo 11 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, en relación con el artículo 106 del Reglamento, determina que una asociación cooperativa de transporte, es aquella que tiene por objeto proporcionar servicios de toda índole, preferentemente a sus asociados con el propósito de mejorar condiciones ambientales y económicos, de satisfacer sus necesidades familiares, sociales, ocupacionales y culturales, añadiendo que este servicio puede ser vía terrestre, acuática y aérea, siendo el interés de esta investigación las cooperativas de vía terrestre, tal y como se consigno en la introducción de este documento; reiterando así los fines y el interés social que deben tener estas cooperativas en consonancia a la clase de asociaciones a la que pertenecen, así pues el siguiente artículo 12 de la Ley; sub clasifica a las asociaciones cooperativas de servicios en:

- De ahorro y Crédito.

- De Transporte.
- De Consumo
- De Profesionales.
- De Seguros.
- De Educación.
- De Aprovisionamiento.
- De Comercialización.
- De Escolares y Juveniles.

Hasta aquí la Ley General de Asociaciones Cooperativas, ha tratado generalidades, pero es a partir del Capítulo III, que el Estado comienza su intervención, tanto como ente supervisor de la legalidad de las asociaciones cooperativas, en lo que respecta a la organización y funcionamiento de las mismas a través de sus instituciones oficiales, así como del apoyo, protección y fomento al que se ha comprometido según la Constitución.

En primer lugar reconocerán los pasos para que una asociación cooperativa sea reconocida legalmente, es decir, el trámite de constitución, inscripción y autorización que debe tener una asociación cooperativa para que nazca en la vida jurídica.

Las personas que pueden constituir una asociación cooperativa de

transporte, de conformidad al Artículo 108 del Reglamento en estudio son: los usuarios del servicio, los propios trabajadores que intervienen en la prestación de servicios y los propietarios del medio de transporte; pero en este caso deberán transferir las unidades a favor de la cooperativa.

El primer paso se da cuando los interesados celebran la primera Asamblea General, llamada doctrinariamente “Asamblea General de Socios Fundadores”, la cual según el artículo 15 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas no puede realizarse en ningún caso con menos de 15 personas. Cabe hacer mención que las asociaciones cooperativas que pretendan prestar el servicio de transporte colectivo de pasajeros, antes de celebrar esta asamblea general, debe obtener el permiso respectivo por parte del Viceministerio de Transporte.

Dicha Asamblea se deberá aprobar los “Estatutos”, además se debe suscribir el capital social, del cual deberá pagarse al menos el 20 % de dicho capital suscrito. Cabe mencionar que los asociados fundadores previo a realizar su asamblea general de socios fundadores, puede dirigirse ya sea verbal o por escrito al Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, solicitando el asesoramiento pertinente, ya que en la Ley de Creación de dicha institución en su artículo 2, establece la promoción que este debe tener en favor de las asociaciones cooperativas.

Como producto de la mencionada Asamblea General, debe surgir una “Acta de Constitución” de dicha asociación cooperativa, en tres ejemplares certificados por el secretario del Consejo de Administración de la Asociación, esto de conformidad con el artículo 4 de la Ley General de Asociaciones Cooperativa, que también establece que dicha acta debe estar suscrita por todos los asociados fundadores, y que dentro de los 30 días subsiguientes a la fecha de fundación el representante legal de la Asociación Cooperativa solicite el legal reconocimiento y obtener así la personalidad jurídica, todo lo anterior debe verificarse en el INSAFOCOOP, que es la institución competente para otorgar a las asociaciones cooperativas su reconocimiento oficial, que según el artículo 5 del Reglamento de la Ley en estudio en su inciso final deberá otorgarse en el término de 30 días contados a partir de la fecha en que la solicitud sea recibida, o cual se complementa con el artículo 6 del mismo cuerpo legal, que literalmente establece: “Las Asociaciones Cooperativas tendrán personalidad jurídica a partir de la fecha en que queden inscritas en el Registro Nacional de Cooperativas del INSAFOCOOP.

Las sanciones son un aspecto muy importante en lo que respecta a la “supervisión jurídica” que el Estado tiene sobre las Asociaciones Cooperativas las cuales impone a través del INSAFOCOOP según los Artículos: Art. 91 de la Ley general de Asociaciones Cooperativas, Art. 170 del Reglamento de la Ley General de Asociaciones Cooperativas y los Artículos 14 y 22 literales” I, J”

según el Reglamento Interno del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, es oportuno señalar que las Sanciones anteriores en la normativa que se estudiara es aplicable a las Asociaciones Cooperativas en general, pues en lo que respecta a la Asociación Cooperativa de Transporte se analizara con posterioridad.

Según nuestra legislación; las Asociaciones Cooperativas tienen una serie de obligaciones como: llevar libros de actas, Registros de Asociados, de Contabilidad, etc. Que son necesarios para se normal desarrollo, así también comunicar por escrito al INSAFOCOOP toda decisión o auditoria que los principales órganos de la Asociación como: la Asamblea General, el Consejo de Administración y la Junta de Vigilancia, tomen con respecto del funcionamiento de la Asociación Cooperativa según el Artículo 70 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas y artículo 145del respectivo Reglamento.

De lo anterior puede concluirse que el incumplimiento a lo ordenado en las disposiciones legales pertinentes hace que la asociación incurra en la responsabilidad de las respectivas sanciones contempladas en la Legislación.

El Artículo 91 de la Ley general de Asociaciones Cooperativas al igual que el Artículo 170 de su respectivo Reglamento son muy similares y establece una gama de sanciones que, según su orden comienzan desde:

Multas de cien a mil Colones mediante resolución o sentencia, y previo al juicio correspondiente: puede alcanzar que la multa pueda ser impugnada por su equivalente en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Suspensión temporal de los miembros de las organizaciones de administración y vigilancia en el ejercicio de sus cargos y sustituirlos por los suplentes respectivos.

Suspensión temporal o cancelación de la autorización para operar; e

Interventoría provisional, para el solo efecto de proteger los bienes y el patrimonio de la asociación Cooperativa, en casos extremos de anomalías

Convocándose la Asamblea General de Asociados por el INSAFOCOOP, de conformidad a los estatutos, la cual deberá celebrarse dentro de un plazo no mayor de treinta días a partir del inicio de la interventoría en la cual se tomara la declaración sobre la continuación o finalización de la intervención.

Antes de continuar con el estudio de la normativa respetiva a la Sanción de los Asociaciones cooperativas, como parte de la supervisión que el Estado tiene sobre ellas, es pertinente determinar quien esta a cargo de imponer tales sanciones.

Sabemos que el Estado tiene al Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo como ente rector en lo relacionado a las Asociaciones Cooperativas, esta institución estatal según el artículo 14 del Reglamento Interno del Instituto Salvadoreño y Fomento Cooperativo, para el cumplimiento de sus atribuciones cuenta con los siguientes departamentos:

- Departamento de Fomento y Asistencia Técnica;
- Departamento Administrativo y de Registro; y
- Departamento Administrativo y de Vigilancia y Fiscalización.

Este último Departamento, es al que se le dedicara el más pertinente en lo que respecta al tema.

El Artículo 21 del Reglamento Interno del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo establece que el Departamento Administrativo y de Vigilancia y Fiscalización estará a cargo de un Salvadoreño mayor de veinticinco años, con amplios conocimientos y experiencia administrativa y contable relacionada con el Cooperativismo, así como de reconocida honorabilidad; también forma parte de este Departamento, las secciones de:

- Vigilancia y Fiscalización
- De Asuntos Fiscales y Control del Presupuesto
- De Correspondencia y Registro de Persona; y
- De Servicios Generales:

Los anteriores según el artículo 23 del mismo Reglamento. Las atribuciones que el Departamento Administrativo y de Vigilancia y Fiscalización tiene a su cargo están descritas en el artículo 22 del mismo Reglamento, siendo las más pertinentes con respecto del tema las de los literales: I y J; los cuales dicen:

Literal I: Fiscalizar con la periodicidad debida las apelaciones de las Asociaciones Cooperativas debiendo verificar la contabilidad y los inventarios efectuar arqueos y otras comprobaciones convenientes; examinar los diferentes balances y estados de cuenta y comprobarlos con los libros y documentos respectivamente;

Literal J: Vigilar el cumplimiento de las disposiciones instructivos y manuales que imita el Instituto en relación Con el funcionamiento y operaciones de las Asociaciones Cooperativas pudiendo hacer las recomendaciones necesarias para facilitar a estas dicho cumplimiento.

Establecido ya que es el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, a traves del departamento administrativo y de Vigilancia y Fiscalización quien supervisara el desenvolvimiento y funcionamiento de las Asociaciones Cooperativas, es también el competente para comunicar al presidente de las irregularidades o infracciones que notase en el funcionamiento u operaciones

de las Asociaciones Cooperativas, cuando revistan gravedad o persistencia, de acuerdo a lo regulado en el literal “L” del artículo 22 del Reglamento interno del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo.

Establecido ya, cuando son las sanciones y a cargo de quien consta de facultad de imponerlas, se prosigue el análisis en lo que respecta a las sanciones.

En lo que se refiere a las multas del literal “A” del artículo 170 del reglamento de la Ley General de Asociaciones Cooperativas y el Artículo 171 del mismo cuerpo legal manifiestan que tales sanciones las impondrá el INSAFOCOOP en forma gubernativa, lo que da paso a concluir que es una sanción de tipo administrativa.

Así, la cuantía de tales multas se determinara en cada caso observándose la gravedad de las infracciones, así mismo la capacidad económica del o de los responsables.

Si a pesar de la multa impuesta, persiste la infracción, o se incurriere en ella nuevamente, las consiguientes multas que habrán de imponer, deberán tener un progresivo aumento proporcional hasta llegar al límite establecido por la Ley y ENCASO de que tal infracción se siga dando, dará paso a una

suspensión y aun a la disolución de la Asociación Cooperativa, según la gravedad del caso, en concordancia con los artículos 172 y 173 del Reglamento de la ley General de Asociaciones Cooperativas, pudiéndose aplicar tales multas, individual o conjuntamente a los miembros de las organizaciones administrativas de la Asociación Cooperativas, atendiendo al artículo 174 del mismo reglamento.

Continuando con las sanciones, el Artículo 158 del cuerpo legal en estudio, establece que; el INSAFOCOOP, puede suspender temporalmente la autorización para funcionar a las Asociación Cooperativas, cuando infrinjan la Ley su respectivo Reglamento o los Estatutos de la propia Cooperativa, dicha suspensión se efectuara previa investigación y comprobación de la o las infracciones cometidas.

Continua el mismo artículo, manifestando que una vez que la causa esta establecida el INSAFOCOOP mandara a ir a la Asociación Cooperativa infractora, en un termino de ocho días, y si esta lo solicita se abrirá a prueba por un termino y en el termino de tres días se dictara la resolución que corresponda, la cual no admite ninguna clase de recurso.

Cuando una Asociación Cooperativa haya sido suspendida hasta por tres beses en el mismo año, el INSAFOCOOP tiene la facultad de declarar la

disolución de la Asociación Cancelando su inscripción para lo cual se seguirá el mismo procedimiento que anteriormente se describió, según lo dispuesto en el artículo 159 del Reglamento en estudio; el cual se relaciona con el literal “E” del artículo 161 del mismo cuerpo normativo, que hace referencia a que si se incurre reiteradamente en las infracciones que motivaron la suspensión temporal , previa comprobación, es una causal de disolución de una asociación cooperativa, vista esta como sanción conlleva también a la liquidación de dicha Asociación así la Disolución y consecuente liquidación que se describen a continuación.

Disolución de las Asociaciones Cooperativas: Conforme el Diccionario de Derecho Usual de Guillermo Cabanellas. Disolución es: “Acción o efecto de disolución. Separación, Desunión. Destrucción de un vínculo. Terminación de una relación contractual especialmente cuando no se debe al cumplimiento del fin o plazo”.

Los motivos o hechos que según la ley son capaces de ponerle fin a la existencia de toda persona jurídica, ya sea para el caso de una asociación cooperativa o una sociedad de personas, se llaman causas de disolución, cayendo la persona jurídica que se trate en estado de disolución, es decir que la situación de que ha perdido o está por perder su capacidad jurídica para el

cumplimiento del fin para el que se creo y que solo subsiste para la resolución de los vínculos establecidos con terceros, por aquella con los socios y estos entre si.

La terminación de todo contrato social no es tan sencilla como la e cualquier otro contrato que agote sus efectos en las relaciones reciprocas de las partes. El ente social, al disolverse, exige que se desvinculen los lazos establecidos con las personas que con ellas contrataron y como la ley protege la buena fe y los derechos de estos terceros, la disolución del ente social implica un problema jurídico complicado.

La existencia de una causa de disolución no acaba inmediatamente con la vida del ente social, sino cuando esta es reconocida y es el punto de partida de la situación de disolución, que debe desembocar en la etapa de liquidación, conservado su personalidad jurídica para llevarla a cabo.

Es sabido que en derecho las cosas se deshacen en la misma forma en que se hacen, por lo que es necesario, para llegar a la disolución de la cooperativa, el acuerdo toado en Asamblea General de Cooperativistas que concurrieron como tales a la formación y constitución de la cooperativa se establece lo siguiente:

Las asociaciones cooperativas podrán ser disueltas por acuerdos de la Asamblea General, ya que este es el órgano que le dio vida, en sesión extraordinaria especialmente convocada para este fin, con la asistencia de por lo menos los tercios de los asociados. El acuerdo de decisión deberá tomarse por la mayoría de votos, y son causas de disolución:

I.- Por disminución del mínimo de sus asociados fijados por la ley o por su reglamento, durante el lapso de seis meses.

II.- Por imposibilidad de realización del objeto específico para el que fue constituida, o por extinción del mismo.

III.- Por la pérdida de los recursos económicos y de la reserva legal, según previsión de los estatutos o a juicio de la Asamblea General, haga imposible la continuación de las operaciones.

IV.- Por fusión con otra cooperativa.

V.- Por quiebra, que se regirá por el Código de Comercio.

El INSAFOCOOP, podrá suspender temporalmente o cancelar definitivamente la autorización para funcionar de una asociación cooperativas, cuando realice cualquier tipo de actividades distinta a la que su finalidad constituye; cuando infrinja grave o reiteradamente la Ley General de las Asociaciones Cooperativas, su reglamento o los estatutos de la cooperativa, o cuando por circunstancias que no puedan corregirse, se haga imposible su

funcionamiento regular o el cumplimiento de sus finalidades. Cuando se trate del caso anterior la cooperativa tiene derecho a la defensa para justificar o explicar sus actuaciones (Arts. 53, 54 de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas).

Liquidación de las Asociaciones Cooperativas: Conforme el Diccionario de Derecho Usual de Guillermo Cabanellas, Liquidación es: "Ajuste formal de cuentas. Conjunto de operaciones realizadas para determinar lo correspondiente a cada uno de los interesados en los derechos activos y pasivos de un negocio, patrimonio u otra relación de bienes y valores".

Después de la disolución viene la liquidación y la Asamblea General de la Asociación Cooperativa designa una comisión liquidadora, formada por tres miembros de la que formara como miembro nato, un representante del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo. Si hay acreedores también formara parte de la comisión un representante de ellos. Si la comisión liquidadora no fuere nombrada, procederá a designarla el INSAFOCOOP; también será designada la comisión liquidadora por el mismo instituto en los casos en que la liquidación sea una consecuencia de haber cancelado a la asociación cooperativa su autorización para operar (Art. 56 de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas y Arts. 89, 90 y 92 del Reglamento de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas).

Constituida la Comisión liquidadora hará publicar un aviso en el periódico de considerable circulación en la República, en el que se haga saber el estado de la disolución y liquidación de la Asociación cooperativa y se insiste a los acreedores para que presenten ante la comisión para verificar el monto de sus créditos dentro de los quince días siguientes a la última publicación; dentro de los treinta días siguientes al vencimiento de dicho plazo, la Comisión liquidadora deberá presentar al INSAFOCOOP, un proyecto de liquidación de la Asociación Cooperativa quien deberá resolver sobre la liquidación dentro de los diez días siguientes (Art. 91 del Reglamento de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas).

Al causar ejecutoria la resolución de aprobación del proyecto de liquidación, el instituto hará publicar en un periódico de considerable circulación en la república, un aviso en el que se indique que ha sido aprobada la forma de liquidación de la Asociación cooperativa. Cualquier interesado podrá acudir al instituto a enterarse de la resolución. (Art. 95 del Reglamento de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas).

El instituto vigilara los fondos de reserva y especiales y demás disponibilidades de la Asociación Cooperativa en liquidación tenga la aplicación debida conforme a la ley, el Reglamento y los estatutos respectivos. (Art. 94 del Reglamento de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas).

El artículo 58 de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas ordena lo siguiente: concluida la liquidación, después de realizado el activo y cancelado el pasivo, el remanente, el remanente se destinara hasta donde alcance, en el orden siguiente:

I.- Satisfacer los gastos de liquidación.

II.- Reintegrar a los asociados el valor de sus certificaciones de aportación o la parte proporcional que les corresponda, en caso de que el haber social fuere insuficientes.

III.- Abonar a los asociados los intereses de las aportaciones y los excedentes pendientes de pago.

IV.- Entregar el saldo final si lo hubiere, a cualquiera de los organismos a que se refiere el Art. 44 de la Ley General de las Asociaciones Cooperativas, para ser exclusivamente aplicado a fines de educación cooperativistas.

3.3.2.- Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial: Esta ley es un cuerpo legal especializado en el área de investigación que se desarrolla, esto debido a que regula específicamente el sector de transporte en el cual se incluye el transporte público, tal y como lo establece el artículo 1 literales c), d), e) y f), en el cual estipula que el objeto de la presente ley es regular todo lo concerniente al Registro Público de automotores de cualquier índole, al transito y circulación vehicular, seguridad vial, estacionamiento,

terminales de servicio colectivo, entre otros atribuciones.

Para ser mas preciso en la competencia con la cual cuenta esta Ley en relación con el transporte público, se establece el articulo 3 numeral 2), el cual literalmente expresa: “La autorización y el establecimiento de rutas, frecuencias y fluidez de la circulación vehicular del servicio colectivo de pasajeros; así como la concesión de líneas que deba establecer el Vice ministerio de Transporte a través de la Dirección General de Transporte Terrestre”, esto quiere decir que el Estado en este sentido, con su poder de imperio, efectúa la supervisión de las cooperativas de Transporte, mediante la Dirección mencionada.

Asimismo, la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, establece que el órgano del Estado encargado de ejecutar y fiscalizar la mencionada ley es el Órgano Ejecutivo, a través de el Vice ministerio de Transporte, que de conformidad al articulo 4 “es el ente rector, coordinador y normativo de las políticas de transporte, el cual continua en el articulo 5 concretizando la competencia de la presente ley a la Dirección general de Transporte Terrestre, al cual se le designa la facultad y verificación de la adecuada aplicación y cumplimiento de las normas contenidas en esta Ley. Para su cumplimiento las referidas Direcciones Generales contarán con personal técnico y administrativo y del apoyo de las Divisiones de Tránsito Terrestre y Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil.

Con esto se puede observar que el Estado, para optimizar la supervisión que efectúa sobre las Cooperativas de Transporte, faculta a instituciones propias de ella, para realizar estas obligaciones que le impone la ley, así como también posibilita que estas instituciones se auxilien de otras que le permita la ley, todo ello con el fin de mejorar en la medida de lo posible las responsabilidades que posee e impone las leyes.

De los vehículos que posee competencia esta ley, se encuentran clasificados en el artículo 11 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que estipula: “para efectos de esta ley, los vehículos se clasifican en:

- a) de motor
- b) de tracción humana, ya sea de mano o de pedal y
- c) de tracción animal.

De esta clasificación, la que interesa son los vehículos de motor (11 literal a) LGTTTSV). Continúa el artículo 12 de la misma ley, sub clasificando los vehículos de interés a la presente investigación, es decir, a los vehículos automotores, de la siguiente manera: 1.- Liviano de pasajeros, 2.- Livianos de carga, 3.- Pesados de pasajeros, 4.- Pesados de Carga. De esta sub clasificación retomaremos únicamente los numerales 1 y 3, en el sentido de los microbuses como vehículo liviano de pasajeros; y como vehículo pesado de

pasajeros, los autobuses de todo tipo y carga.

Así mismo en el área de transporte de pasajeros, la ley en estudio la regula en dos grandes áreas, el primero el transporte individual de pasajeros (22 LTTTSV) y el transporte colectivo pasajeros (27 LTTTSV), siendo el objeto de estudio esta última.

Es así que continuando con el análisis de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en el capítulo VI, con el acápite “del transporte colectivo de pasajeros”, en el artículo 27, regula lo que legalmente debe entenderse como transporte de pasajeros, lo cual debe entenderse como vehículos destinados al transporte público de pasajeros a todos aquellos vehículos destinados al servicio de transporte colectivo de pasajeros, los cuales son:

- a) Autobuses del servicio público colectivo, institucional o privado;
- b) Microbuses del servicio colectivo público;
- c) Otros tipos de vehículos que cumplan con los requisitos para la prestación de este servicio, según se indica en el Reglamento respectivo.

En el artículo 29 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, establece los requisitos que todo transporte colectivo debe reunir, los

cuales son los siguientes:

- a) Placas de identificación correspondiente al tipo de servicio;
- b) Tarjeta de circulación correspondiente al tipo de servicio;
- c) Ser conducido por persona debidamente autorizada; y,
- d) Tener el número de asientos de acuerdo a la capacidad de diseño del vehículo.

A efecto de poder optar a la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros el artículo 47, plasma que toda persona natural o jurídica, que pretenda prestar el servicio de transporte colectivo de pasajeros, servicio de transporte de escolares u otros servicios colectivos especiales para pasajeros, deberá contar con la concesión respectiva para la prestación del servicio específico, de conformidad a lo preceptuado en el artículo 31 de la Ley en estudio, la cual será otorgada por el Viceministerio de Transporte, por medio de la Dirección General de Transporte Terrestre, debiendo para tal efecto reunir los requisitos establecidos en el Reglamento respectivo. Estos requisitos son en virtud de que de a tenor del Artículo 32 de la ley, establece que “las líneas y rutas son propiedad del Estado, las cuales son otorgadas en concesión a los propietarios a través del Viceministerio de Transporte.”

Finalmente el artículo Art. 34 de la misma ley dicta la obligación que los

vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros no deberán exceder de los quince años de haber sido fabricados. Ante la situación problemática del sector transporte vive en nuestros días el Estado concede un periodo de gracia de cinco años para su sustitución, hacia aquellos que a la fecha de vigencia de esta ley (primero de enero de 1996), no hubieren sustituido la unidad de transporte, en relación a esto existe una disposición transitoria promulgada en el año de 1997, en el cual se establece que las unidades de buses y microbuses que excedan los quince años de antigüedad podrán seguir prestando el servicio de transporte colectivo de pasajeros, de manera temporal por el periodo de dos años a partir de la vigencia de ese decreto cumpliendo los requisitos contemplados en el mismo, a esta disposición se le efectuó una reforma emitida mediante decreto legislativo número 739, del quince de febrero de 2002, publicado en el diario oficial número 48, tomo 354, del 11 de marzo del 2002, el cual consiste en que el periodo de gracia de seis meses, después del periodo correspondiente para la renovación de la matrícula, contados a partir de el mes de enero de 2003. en el caso que los propietarios de las unidades del transporte colectivo sujetos a este decreto que no cumplan con algún requisito establecido en este se le suspenderá el permiso de operación por parte de la Dirección de Transporte Terrestre, por el periodo de hasta 90 días para cumplir con dichos requisitos.

3.3.3.- Reglamento General de Transito y Seguridad Vial: La importancia de esta Ley, es que ella tiene por objeto la aplicación de la ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, tal y como lo establece el articulo 1 de la Ley en estudio.

En el acápite relacionado con las Autoridades Administrativas que velan por esta Ley, se encuentra a la Dirección General de Transito, dependiente del Viceministerio de Transporte como responsable de velar por la adecuada aplicación y cumplimiento de las normas en la Ley y Reglamento de transito y seguridad vial. Asimismo establece que para poder cumplir con dicha función, esta institución encargada contara con la asistencia de la División de Transito Terrestre y de apoyo de la División de Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil.

Los Arts. 33 y 47 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en relación con el artículo 107 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, establecen que toda persona que pretenda dedicarse a la conducción de vehículos del servicio de transporte colectivo de pasajeros deberá de cumplir con los requerimientos especiales, los cuales se encuentran regulados en el articulo 16, el cual establece los requisitos para efecto de matricular cualquier vehiculo automotor; el articulo 24 establece el examen obligatorio, revisión e inspección que debe practicarse a todo automotor al

momento de obtener la matricula respectiva, y mas específicamente en los numerales 9 y 10, los cuales exigen a los autobuses accionados por diesel, que posean tubo de escape y que la puertezuela se puedan abrir y cerrar por el motorista por un sistema en el cual, él no deba levantarse de su asiento. Con respecto a las medidas de seguridad que deben cumplir, se encuentran reguladas en el artículo 41 del Reglamento General de Transito y Seguridad Vial, en relación a todos los vehículos, pero es en los numerales 14 y 15 que hace distinciones especiales para los autobuses de pasajeros con respecto a los parachoques y estado de llantas respectivamente.

Pero es en el capítulo IX, en los artículos 79 al 82 del Reglamento en estudio que hace hincapié especialmente en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros estableciendo obligaciones especiales para todo conductor de este tipo de automotor, como lo son el procedimiento para reabastecerse de combustible, en modo de conducir el vehículo, de permanecer en la parada designada la cual no puede ser mayor a un minuto cuando no hay pasajeros a subir o bajar, el tipo de protectores permitidos, en el cual hace énfasis en que están prohibido los protectores conocidos como mataburros, entre otras obligaciones.

Con respecto a las sanciones que es facultad a imponer la Dirección General de Asociaciones Cooperativas, se encuentran reguladas en el Art. 248

y siguientes del Reglamento general de Transito y seguridad vial, en el cual establece que las infracciones reguladas en este cuerpo legal, serán penadas con remisión del vehículo, decomiso de los documentos de transito, retiro de placas, multa o inhabilitación para manejar automotores.

Dentro de las infracciones que regula este Reglamento esta el manejar en estado de ebriedad comprobada, aun y cuando no cause daño, la cual conlleva a el decomiso de la licencia de manejo de vehículo automotor y la obligatoriedad de recibir un curso especialmente indicado por la Dirección General de Transito. Así como el conducir sin el permiso respectivo entre otras infracciones.

En relación con las multas, se encuentran reguladas en el Art. 255 del Reglamento en estudio, las cuales se dividen en multas leves, graves y muy graves, y cuya sanción es principalmente pecuniaria que va desde los cien colones hasta los quinientos colones.

3.3.4.- Código de Comercio: Tradicionalmente, se le consideró a la cooperativa como una forma de sociedad mercantil; la verdad es que la figura nació como una variedad de las sociedades; pero debido a su contenido económico, a sus finalidades y a las formas que modernamente puede adoptar, se ha ido perfilando como una figura propia, independiente de la sociedad

mercantil, cuya finalidad inclusive puede llegarse a discutir; pero no por estas consideraciones se debe dejar de lado el desarrollo de este apartado, pues esta es una base para comprender los orígenes y desarrollo de la Asociación Cooperativa.

La sociedad mercantil es un ente jurídico que busca lucro; en cambio la cooperativa es un ente jurídico de servicio, para el beneficio exclusivo de sus miembros; la cooperativa puede no obtener lucro alguno, siempre que se asegure un beneficio concreto a sus miembros mediante la prestación de los servicios que constituyen su finalidad.

Las consideraciones anteriores han influido en el ánimo de los autores modernos, al grado considerar la cooperativa como una figura distinta de la sociedad mercantil. Por otra parte, la tendencia moderna en materia de cooperativas, se orienta en el sentido de sustituir la estructura social, por la asociación; que en el caso presente, ha demostrado en la practica ser más flexible y operante, es por ello que si bien es cierto las cooperativas de naturaleza mercantil son reguladas en el Artículo 18 del Código de Comercio, esta figura mercantil es poca o escasamente utilizada en la actualidad, ello en parte es debido a la escasa normativa legal referente a esta figura.

Históricamente a fines del año de 1844 los fundadores del

cooperativismo le imprimieron sólo finalidades económicas y sociales desinteresándose del aspecto jurídico de las cooperativas situación lógica por la época en que vivían.

En la actualidad aún perdura una controversia a nivel mundial entre quienes conceptúan a las cooperativas como origen de una sociedad o de una Asociación, lo que se traduce en una dualidad de reconocer a las cooperativas con un carácter civil o comercial, o con carácter social, lo que equivale a decir que una cooperativa según las actividades que desarrolla así como sus fines, puede adoptar cualquier forma de sociedad mercantil ya sea como sociedad de personas o de capitales. Pero contemporáneamente se acepta el hecho de que las cooperativas tienen un tipo jurídico propio por lo que se legisló en la mayor parte de países acerca de ello aunque el problema todavía subsiste en virtud de que los conceptos distan mucho de ser universales.

3.3.5.- Ley de adquisiciones y contrataciones de la administración pública: Esta legislación es pertinente, debido a que el transporte colectivo de pasajeros es un servicio público, por lo cual es concesionado por el Estado para que pueda ser prestado por particulares, conforme al Art. 110 inc.4º. de la Constitución. En base a esto para que una persona natural o jurídica pueda ofrecer dicho servicio, es necesario que realice un proceso, que a partir del año 2000 es regulado por la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la

Administración Pública, pues se necesita que el Viceministerio de Transporte autorice al empresario de transporte público para ejercer tal actividad, tal y como lo establece el artículo 9 inc. 1° de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, que literalmente dice: “Art. 9.- Cada institución de la Administración Pública establecerá una unidad de adquisiciones y contrataciones institucional, que podrá abreviarse UACI, responsable de la descentralización operativa y de realizar todas las actividades relacionadas con la adquisición de obras, bienes y servicios...”; es así que la concesión del servicio público se realiza a través del Contrato de Concesión de Servicios Públicos, (regulado en los Arts. 22 literal d) y 130 literal b de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública), el cual consiste en que la Institución, en este caso el Viceministerio de Transporte, concede temporalmente a una persona natural o jurídica, las cuales son las Asociaciones Cooperativas, la facultad de prestar un servicio público, el Transporte Colectivo de Pasajeros, bajo su vigilancia y control y a cuenta y riesgo de la concesionaria. El plazo y demás condiciones se determinará de acuerdo al Contrato de Concesión, según el contrato actual que deben firmar los empresarios de transporte público es de diez años contados a partir de la suscripción del documento respectivo, (Art. 131 bis, de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública).

Es a partir de este proceso que el Estado concretiza la concesión de este

servicio a particulares, que estén organizados en Asociaciones Cooperativas de Transporte Público, para la prestación de éste servicio a nivel nacional, garantizando un efectivo proceso de selección de personas naturales y jurídicas idóneas para prestar el mismo con la legalidad debida.

CAPITULO IV

ANALISIS DE LOS DATOS DE LA INVESTIGACION DE CAMPO.

Luego de la realización de la investigación bibliográfica y las respectivas leyes se presenta la siguiente investigación de campo, en la que podrá distinguirse la realidad fáctica de la realidad jurídica y en esa forma tener una clara visión del fenómeno social como lo son las Asociaciones Cooperativas de Transporte en nuestro país y como interactúa su actividad con la realidad jurídica de El Salvador.

Igualmente podrán observarse las opiniones de los informantes claves, quienes tanto del sector cooperativo, como de las instituciones del Estado brindaron sus puntos de vista sobre tal fenómeno, lo que ayuda grandemente a comprender como se comporta el fenómeno que se investiga dentro de la realidad, del tema que como ya se sabe es “La supervisión jurídica del Estado a las Asociaciones Cooperativas de Transporte”.

A continuación se expondrán los resultados que se obtuvieron, asimismo para su mejor comprensión sus respectivas graficas para ser evaluados como datos estadísticos.

4.1.- Resultados de las encuestas realizadas a los miembros cooperativistas

De la muestra total, las cuales eran 143 encuestas a realizar a los miembros cooperativistas, solo se efectuaron 96, esto debido a que al momento de visitar las respectivas Cooperativas de Transporte, se dificultó la realización de las encuestas, en virtud que los señores asociados no se encontraron dentro de las instalaciones, así como la falta de tiempo de algunos de ellos para atendernos.

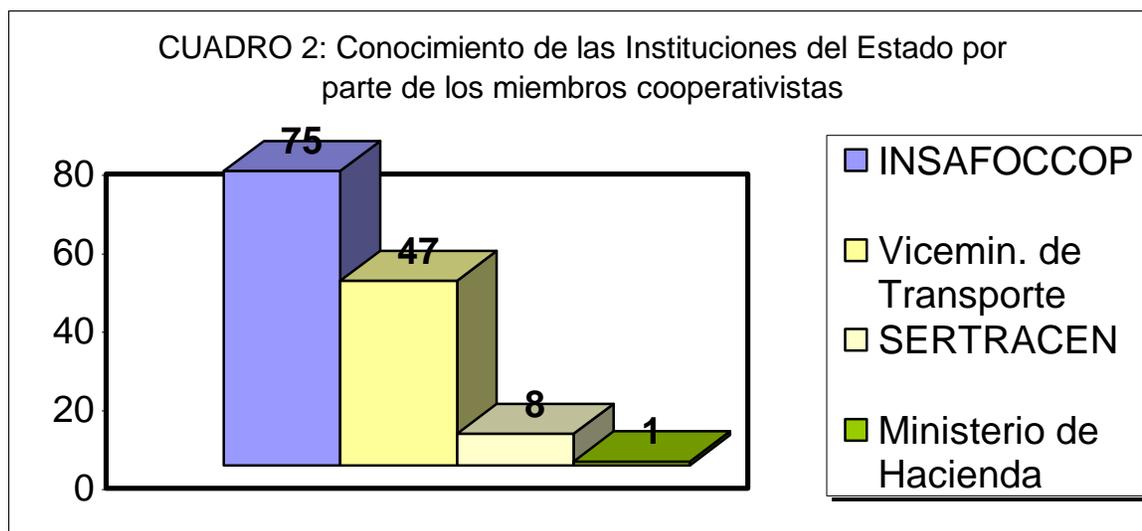


De las encuestas realizadas se puede extraer que los asociados en su mayoría son afiliados entre los cuatro y seis años, tal y como se muestra en el cuadro

número uno, el cual refleja el treinta por ciento de la población.

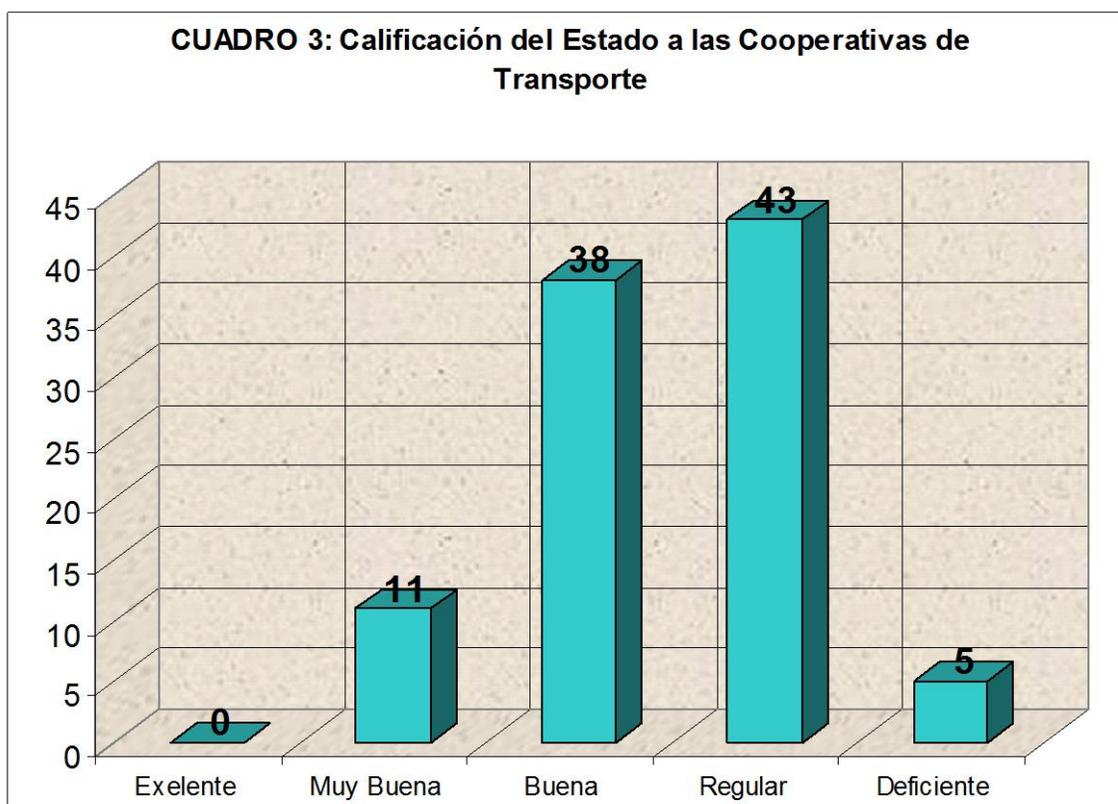
Una vez verificada la experiencia de los encuestados, como siguiente punto, se puede percibir si los miembros de las Asociaciones Cooperativas de Transporte están consientes de las instituciones por medio de las cuales el Estado Salvadoreño controla a las Asociaciones Cooperativas de Transporte, lo cual, en los datos recabados, de la población encuestada manifestaron 75

personas que la institución encargada de velar por las cooperativas es por una parte el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, 47 personas expresaron que parte de la supervisión jurídica que ejerce el Estado, es además a través del Viceministerio de Transporte, mientras que la gran minoría expreso que además de las instituciones mencionadas anteriormente también se encuentran SERTRACEN y el Ministerio de Hacienda. (Ver cuadro 2. Conocimiento de las Instituciones del Estado por parte de los miembros cooperativistas).

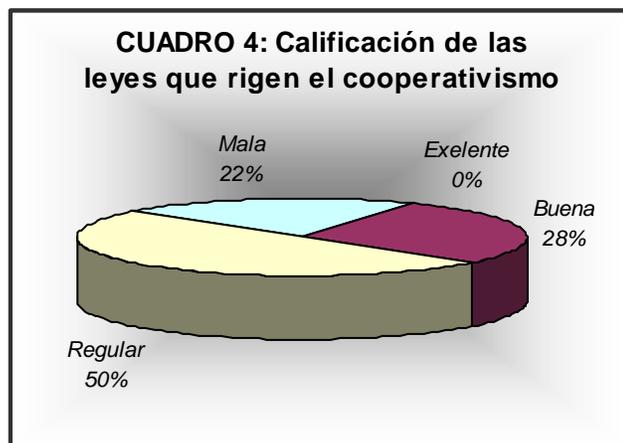


Una vez verificado que la gran mayoría de los asociados tiene conocimiento de las Instituciones encargadas de supervisarlos, se prosiguió a preguntarles como califican a dichas instituciones en su labor, lo cual dio como resultado, que existe un cierto descontento por parte de los asociados, pues 43 de los encuestados manifestaron como “regular” la labor en la supervisión de las

Asociaciones Cooperativas de Transporte, pues consideran que el mayor problema que han tenido las cooperativas de transporte para su desenvolvimiento es en el área operativa, es decir en la concesión de todo tipo de permisos extendidos por parte de el Viceministerio de Transporte, pues a criterio de los asociados esta Institución es la que provoca demoras en los tramites; no así el INSAFOCOOP, pues en opinión de la mayoría de personas encuestadas, este es el único organismo estatal que ejerce supervisión efectiva y además esta Institución realmente la efectúa en las áreas necesarias y de interés para los asociados.



Similar valoración obtuvo el modo en que los cooperativistas califican a las leyes que rigen el cooperativismo, pues el 50% de los encuestados manifestaron que la Ley cooperativa actual es “regular”, pues a criterio de ellos esta no se adapta la realidad que vive el país.



Entre los motivos que los asociados cooperativistas consideran que las instituciones del Estado no cumplen eficazmente con su labor, son las siguientes:

1.- Porque no dan la asistencia técnica necesaria, principalmente de parte del Viceministerio de Transporte al momento de solicitar todo tipo de permisos a fin de ejecutar el servicio de Transporte público.

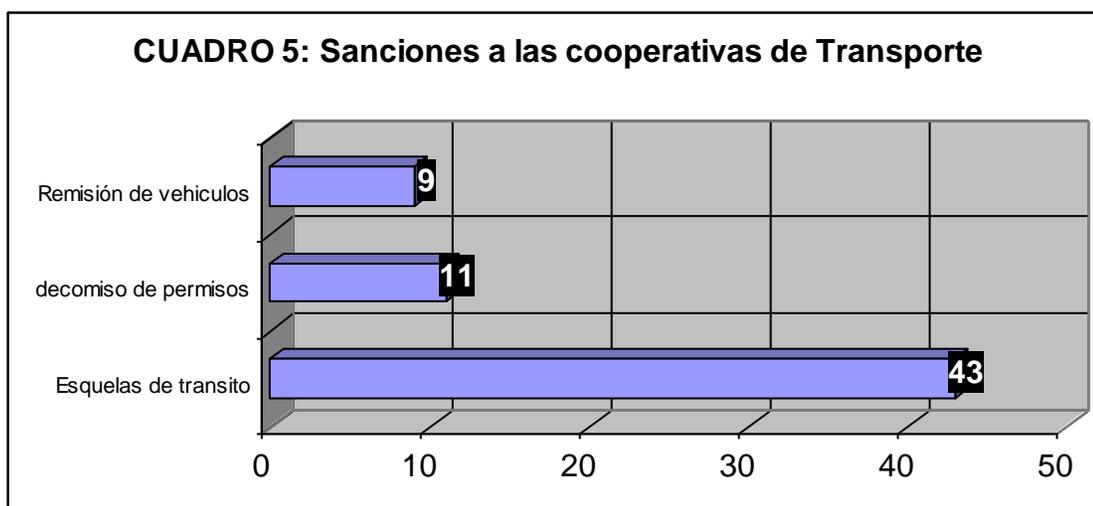
2.- No poseen personal capacitado, es decir, que la atención que brindan las instituciones Estatales no es oportuna ni adecuada, lo que conlleva a confusión a los transportistas al momento de realizar los tramites para operar.

3.- Consideran además los asociados cooperativistas, que la supervisión que ejerce el Estado no es continua, por lo cual hace que la misma no sea efectiva.

Con respecto al tipo de supervisión que el Estado ejerce sobre las cooperativas de Transporte, se les preguntó a los señores cooperativistas, esto con el fin de verificar posteriormente si esta supervisión es congruente con lo establecido en las leyes respectivas, ante lo cual los asociados manifestaron que la principal institución que ejerce supervisión en las cooperativas es el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, en los sectores técnico, administrativo, contable; y en relación con el Viceministerio de Transporte, la supervisión que ejerce es en el Control de líneas y permisos de las unidades.

Finalmente, se consultó mediante las encuestas a los asociados cooperativistas con respecto al conocimiento que tienen ellos, a las sanciones que el Estado ha impuesto a la Asociación Cooperativa a la cual pertenecen, a consecuencia de las infracciones cometidas por los mismos, a la cual manifestaron 43 personas encuestadas, lo cual representa el 45%, haber sido sancionados por el Estado en alguna ocasión, mientras que el 55% de los asociados cooperativistas manifestaron no haber sido sancionados por parte del Estado. Del 45% de personas que respondieron a la anterior afirmativamente, todas manifestaron que la sanción mas común o frecuente son las multas de

tránsito por parte de los agentes de tránsito, lo cual según expresaron algunos de ellos tienden a ponerlo sin motivo alguno, como lo manifestó Catalino Miranda, Presidente de FFECOATRANS: “el 80% de las multas son exageradas, algunas como estacionar como alejado de la cuneta debería eliminarse... no hay PNC que mida esa distancia”²⁰ además entre otras sanciones que imponen, son las remisión de vehículos y decomiso de permisos, lo cual es representado por la minoría de sanciones que le son impuestas; en relación a esto es fácil percibir que la mayoría de miembros cooperativistas “manejan” la idea de sanciones con multas de tránsito mas no las sanciones administrativas que pudiesen ser objeto las Asociaciones Cooperativas a la que pertenecen, por parte del INSAFOCOOP o del Ministerio de Hacienda es por ello que sus repuestas van enfocadas a las sanciones como sinónimos de esquelas de tránsito (ver cuadro 5: Sanciones a las cooperativas de Transporte)



²⁰ El Diario de Hoy, Martes 12 de Julio de 2005, Alejandra Dimas / J.R., pagina 18.

4.2.- Resultados de la entrevistas realizadas a informantes clave de las Cooperativas de Transporte e instituciones del Estado relacionadas al Cooperativismo.

Dentro de la investigación de campo se realizaron entrevistas a informantes clave, hacia los dirigentes de las asociaciones cooperativas de transporte y a los encargados de las cooperativas de transporte del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, esto con el fin de recabar información cualitativa en relación a la situación que se enfrentan las cooperativas de transporte en El Salvador, en relación a la Supervisión que el Estado efectúa con estas últimas.

Con respecto a la información proporcionada por parte de los señores dirigentes de las Asociaciones Cooperativas de Transporte, entre los cuales fueron a los señores presidentes, tesoreros, secretario, vocales, entre otros se obtuvieron los resultados siguientes:

De las entrevistas realizadas, manifestaron unánimemente los señores entrevistados que el Estado salvadoreño controla el desarrollo cooperativo en relación a lo contable, brinda asesorías legales, funcionamiento y facilidad de inscripción por parte de el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo; no así por parte de el Viceministerio de Transporte, lo cual según el señor José

Mauricio Cabrera, Presidente del Consejo de Administración de la Cooperativa Acatsa de R.L., hace notar que esta Institución “significa muchos problemas para la labor de las Cooperativas de Transporte”, pues de acuerdo con él, el único fomento que presenta el Estado a las cooperativas de transporte es en el sector administrativo, pero no en la labor operativa. Lo cual les genera retrasos por trámites burocráticos, no puede comenzar a operar tan pronto como los asociados quisieran debido a la prolongación de tiempo que supone el inscribir las unidades de transporte que forman parte de las Asociaciones Cooperativas de Transporte a la que pertenecen; aquí vale señalar que el Viceministerio de Transporte como ente regulador de la concesión de permisos para prestar el servicio público de transporte tiene cierta potestad para supervisar la emisión de dicho permiso, es decir evitar la saturación en cada ruta, muchas unidades son innecesarias para prestar el servicio requerido, esto afectaría a muchas personas que han optado a dedicarse al transporte público de pasajeros, porque a veces se encuentran cooperativas de transporte que un solo socio tiene hasta cinco unidades trabajando en la misma ruta, cosa sorprendente que el Viceministerio de Transporte Público no se percate de tal situación que resulta perjudicial porque ocupa el lugar de otra persona que quisiera ser asociado y además promueve el desorden por la unidad de rutas que operan de esta manera; falta además de conciencia de los miembros cooperativista en general porque es de su conocimiento que tantas unidades no son necesarias para cubrir el servicio que prestan, en el Estudio de Reestructuración del

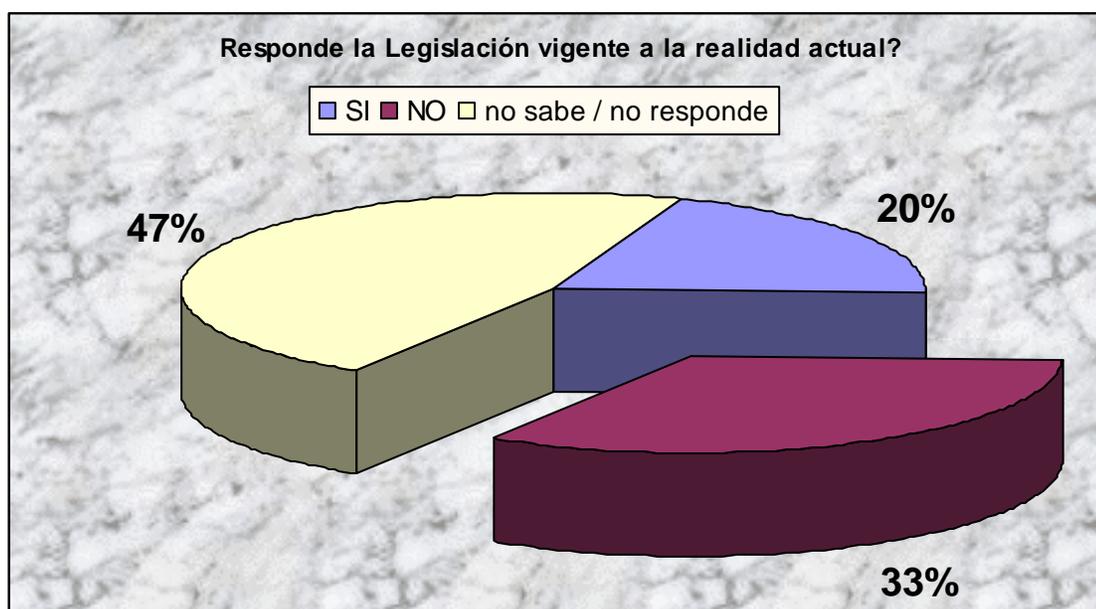
Transporte Colectivo de la compañía Israelí Tahal finalizada en 2002, cuyas recomendaciones nunca se cumplieron y en la cual señalaba “que el exceso de unidades de transporte colectivo, ruta de buses con recorrido similares, excesiva competencia con los microbuses y una flota de vehículos que supera con creces los quince años de vida útil” asimismo Saúl Castelar, Jefe de la Unidad Técnica de Planificación de el Viceministerio de Transporte reconoce que “...el análisis de esta compañía identificaba que la flota disponible no esta ajustada a la demanda real de transporte, por lo que existe una sobre demanda de buses en algunas zonas de la capital. Además el estudio habla de que al menos se podrían sacar de circulación aproximadamente unas 700 unidades que son necesarias en el área metropolitana...” “...Para solventar la alta demanda de pasajeros que existe del oriente al poniente del gran San salvador, el Viceministerio de transporte ha planificado la instalación del metrobús, según el Ing. Castelar, explicó que el sistema consiste en la ubicación de un tramo para recorrido exclusivo del Transporte Colectivo, cuyo origen se hallaría en Santa Tecla y llegaría hasta Soyapango con el punto principal en el Centro Capitalino. El viaje tendría tres terminales de control y varias paradas para realizar los transbordos de pasajeros provenientes de la periferia...el Proyecto aún no se pone en marcha debido a la falta de unificación del Sector Transporte en Cooperativas o Asociaciones ya que la mayoría de Empresarios maneja entre dos y tres buses”. Es así que estos resultados de las autoridades correspondientes con la cooperación de las compañías internacionales

recomiendan renovar las flotillas pero de autobuses y no prestar servicios con buses pequeños como los conocidos “microbuses”, es obvio que si el Viceministerio de Transporte tomase estas políticas existen una gran mayoría que se opondrían inmediatamente pues serían muchos los intereses económicos que afectaría la implementación de este tipo de políticas.

Por otra parte señalan los encuestados que la falta de subsidio del combustible que implementó el Estado a finales del año 2004 y principios del 2005, lo cual les generó pérdidas, pero actualmente se llegó a un acuerdo entre autoridades del Viceministerio de Transporte y Empresarios del Sector Transporte en el cual se “..les subsidia a Transporte Colectivo de Buses \$ 0.04 centavos por pasajero, hasta un máximo de 500 usuarios por día y unidad de transporte colectivo, así pues \$0.20 centavos serán pagado por los usuarios, pero el valor real es de \$0.24 centavos en el área urbana, ahora aquellas rutas de buses ínter departamentales que cobren menos de un dólar obtendrán un subsidio equivalente a la tarifa actual más el porcentaje del 20% y para las líneas de autobuses que cobran más de un dólar tendrán un beneficio del 10% del precio actual, en relación al servicio de transporte prestado por los microbuses el subsidio será de \$0.02 centavos, el límite será de 300 viajeros por día, el precio real será de \$0.25 centavos pero el usuario sólo cancelará \$0.23 centavos, pero únicamente a aquellos que habían firmando contrato con el Viceministerio de Transporte en ese entonces, pero actualmente se no se ha

concretizado ²¹.

Así mismo el 33% de los cooperativistas manifestaron que la legislación que rige al cooperativismo no responde a la realidad actual (Ver cuadro 6: Responde la Legislación vigente a la realidad actual?), debido a que, el Viceministerio de Transporte, como institución estatal, es ineficiente con los tramites de los cuales conocen, principalmente en la extensión de los permisos, además de lo anterior manifestaron que no existe apoyo a las asociaciones cooperativas por parte del Estado, es decir el INSAFOCOOP pues consideran no se les brinda asesoría crediticia en relación a la obtención de créditos, lo cual les dificulta la operación de dicha persona jurídica.



²¹ El Diario de Hoy, Sábado 25 de Junio del 2005. "Contrato Separa al Gobierno y a los Buseros", Alejandra Dimas, pág. 24.-

En cuanto el modo por el cual el Estado supervisa a las asociaciones cooperativas de transporte los entrevistados manifestaron, que la supervisión la ejerce el INSAFOCOOP, por medio de inspecciones de sus delegados, quienes los visitan periódicamente a las cooperativas, con el fin de verificar que la misma se encuentre en buen funcionamiento, además manifestaron algunos de ellos que otro modo con el cual el Estado supervisa a las Cooperativas de Transporte es por medio de los agentes de tránsito, los cuales se encargan de verificar el buen funcionamiento de las unidades.

Así también manifestaron los señores directivos de las Asociaciones Cooperativas de Transporte, que otras instituciones encargadas de la supervisión a las cooperativas es SERTRACEN y el Ministerio de Hacienda, pero es de advertir que si bien en ese momento algunos manifestaron que Sertracen los supervisa, es de hacer notar que dicha institución no ejerce propiamente una supervisión a las cooperativas de Transporte, sino que mas bien, ellos únicamente son encargados de extender las placas y permisos, que previamente ha aprobado el Viceministerio de Transporte, por lo cual Sertracen es una persona jurídica estatal que solamente hace tramites de pura legalidad. En relación al Ministerio de Hacienda, este se encarga de verificar la base tributaria de las Asociaciones Cooperativas y asimismo de exigir el pago de las mismas.

Finalmente se les consultó sobre alguna recomendación que consideran oportuna para mejorar la supervisión jurídica que el Estado ejerce sobre las cooperativas de transporte, a lo cual entre las opiniones se encontraron por parte del Viceministerio de Transporte, mejorar la eficacia de los trámites que se llevan a cabo en dichas instalaciones, mejorar el sistema de supervisión al personal, tanto al Viceministerio de Transporte como a los agentes de tránsito, pues manifiestan ellos que existe corrupción dentro de estas instituciones, y no es posible que ellos, los cooperativistas, se desarrollen con normalidad pues esta situación es un obstáculo a sus operaciones, así mismo refieren que el Gobierno en los medios de comunicación manifiestan que es abierto a opiniones; pero que a través del Viceministerio de Transporte, como mediador de gobierno que es para las cooperativas de transporte, es otra cosa, pues ahí “los problemas nunca se resuelven”, además de hacer mención a que sería conveniente mejorar o capacitar a las personas encargadas de las cooperativas de transporte.

En relación con las entrevistas realizadas a personal de las Instituciones del Estado, se realizaron en el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, en las principales áreas de dicha institución con los resultados siguientes:

La supervisión que el Instituto realiza, manifestaron, es mediante las auditorías que realizan en base a las solicitudes que efectúen el Consejo de

administración de cada una de las Cooperativas, además de darle trámite a cualquier denuncia hecha por un asociado cooperativista en el caso que le sea vulnerado los derechos que le otorga la Ley; así como brindar todo tipo de asesoría legal que necesiten, aun y cuando estén en la fase de creación, el Instituto se encarga de promover y registrar el nacimiento a la vida jurídica de todo tipo de cooperativas.

En el caso que exista denuncia o cualquier irregularidad, el INSAFOCOOP debe darle seguimiento al caso y verificar la infracción cometida por parte de la cooperativa, el Instituto puede realizar una Interventoría en base al artículo 91 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, suspender el permiso para operar, o en el peor de los casos, liquidar la Cooperativa; manifestaron además que las multas que regula la Ley antes mencionada no se aplican por no tener un carácter coercitivo.

Además se manifestó que los principales problemas que tienen actualmente las asociaciones cooperativas de transporte, en relación con las infracciones que cometen son: la no actualización de los datos o reporte de los cambios en la estructura administrativa, principalmente con el domicilio, pues esto lleva como consecuencia a que no se pueda ubicar a la cooperativa al momento de efectuar las auditorías mediante los delegados, problemas de línea que tienen los transportistas, por haber personas que trabajan en líneas que no

les pertenecen y los abusos de poder, para lo cual el INSAFOCOOP, realiza las interventorías a fin de depurar todo tipo de anomalías en la cual la cooperativa hubiese incurrido.

En cuanto a la entrevista realizada al Viceministerio de Transporte, al Ing. Saúl Castelar Gerente de Planificación Técnica del Viceministerio de Transporte Público, establece que las funciones básicas de esta Institución a las Asociaciones Cooperativas de Transporte, es normal la correcta operación del sistema de transporte, así como definir parámetros de operación, supervisarla y monitorearla, estas funciones sostiene se lleva a cabo a través de la Policía Nacional Civil, monitoreando la evolución de la demanda de transporte y haciendo propuestas para su manejo. Para realizar sus funciones utilizan las Ley General de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial y sus reglamentos, así como se auxilian de la Policía Nacional Civil, para actuar directamente sobre aquellas denuncias concretas efectuadas ante esa institución.

En cuanto a las infracciones que se encarga el Viceministerio de Transporte de sancionar según sus facultades, así como las mas frecuentes son las multas de tránsito, las prevenciones y la eliminación de permisos para operar, esto en cuanto a las unidades que forman parte de las Asociaciones Cooperativas de Transporte, ahora en referencia a éstas como personas jurídicas la sanción mas frecuente es por la "mala administración de las rutas

por parte de las Asociaciones lo cual incide fuertemente en el desorden del sector transporte y una denuncia frecuente es sobre acciones indebidas en perjuicio de algún miembro de la Asociación..”²²; al cuestionarle sobre que clase de política institucional toman para disminuir los niveles de infracciones cometidas por las Asociaciones Cooperativas de Transporte, dijo “..realizar acercamientos a través de reuniones con el objeto de concientizar al sector transporte.”. En cuanto a que recomendaciones o sugerencias proporcionaría para mejorar el sistema de supervisión de las Asociaciones Cooperativas de Transporte, manifestó “...el crear una entidad dedicada el cien por ciento a esta tarea, endurecer las sanciones y promover mecanismos para que las mismas Asociaciones se agrupen en entidades de mayor alcance que contribuyan a una autosupervisión y autorregulación de las mismas...”.

En datos obtenidos por fuentes de la PNC²³ en el transcurso de Junio de 2003 a Junio de 2005, se muestra que los transportistas públicos se les imponen una gran cantidad de multas, de las cuales muchas están pendientes de pago, según se muestra en el cuadro siguiente:

²² Entrevista realizada al Gerente de Planificación de Unidad Técnica del Viceministerio de Transporte, Ing. Saúl Castelar, Junio 2005.

²³ El Diario de Hoy, 12 de Julio de 2005, Esquelas, Buseros los mas infractores, Alejandra Dimas / J.R. Pág. 16

Tipo	Nivel	Pagadas	En recurso de inconformidad	Pendientes de pago
Transporte	Leves	3,712	45	7,028
Transporte	Graves	8,361	391	17,163
Transporte	Muy Graves	8,870	7,859	9,424

Es de notar que con lo manifestado por el entrevistado resulta congruente con lo expresado por los miembros cooperativista en el sentido que reconoce que existe una deficiencia operativa en el ente encargado de regular al sector transporte, debido a que carecen de personal suficiente para solventar las necesidades de este sector tanto en agilizar trámites burocráticos como para elaborar políticas que resuelvan eficazmente el constante problema que representa la desorganización del Transporte Público en la sociedad salvadoreña, así como la falta de coercibilidad de las sanciones establecidas en las Leyes vigentes, lo que dificulta una efectiva supervisión jurídica de parte de los organismos estatales respectivos.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1.- CONCLUSIONES.

Con el estudio bibliográfico realizado en los tres primeros capítulos de la presente investigación y con el subsiguiente trabajo de campo, que consistió en encuestas a los miembros que conforman las Asociaciones Cooperativas de Transporte, así como entrevistas a informantes clave de las mismas, y de las instituciones del Estado que las supervisan, teniendo en cuenta el procesamiento en forma de datos estadísticos de los resultados que se obtuvieron, se ha podido determinar las siguientes conclusiones:

El origen del cooperativismo se remonta a los tiempos del imperio Romano, pues esta civilización se destacó por su avanzada legislación, de lo cual parte toda rama del derecho, entre ellas el derecho cooperativo, pues se sabe que los romanos crearon comunidades agrícolas que poseían como finalidad repartirse las utilidades obtenidas entre los miembros de estas comunidades.

Con esas bases, el transcurso del tiempo y el desarrollo de los pueblos

es que el sistema cooperativismo se ha logrado desarrollar. Es en Rochdale, en 1844, que inicia el verdadero período moderno del cooperativismo, pues este es considerado por los historiadores como la primera asociación cooperativa, siendo este un almacén cooperativo. Su éxito fue tan notorio que sus bases inspiraron el sentido social del cooperativismo en las legislaciones de países de todo el mundo.

Así en países como Inglaterra, Alemania y Francia fueron los primeros países del mundo que hicieron un esfuerzo por crear Leyes encaminadas a regular aspectos jurídicos de las Cooperativas, durante la segunda mitad del siglo XIX, pero fue en el año de 1873 en el que Bélgica, Dinamarca, Austria, Checoslovaquia, Italia y otros países europeos crearon leyes bastante completas relacionadas con las cooperativas, ya que estas leyes les reconocían garantías y personalidad jurídica a aquellas.

El Cooperativismo en El Salvador, se inicia en el año de 1896, cuando se incluyó como materia de estudio en la Universidad de El Salvador, aunque duró poco por intereses políticos. Fuera de nuestra alma mater el cooperativismo se vio reflejado a principios del siglo XIX, cuando se fundó la primera cooperativa de zapateros, hasta llegar a los años de mil novecientos ochenta, en donde el sistema cooperativista salvadoreño dio un salto cualitativo y cuantitativo debido

a la reforma agraria, impulsada por el partido demócrata cristiano, quienes se encontraban en el poder, en alianza con el la milicia.

Según la doctrina el cooperativismo es un modo de producción y comercialización de bienes y servicios alternos, al ya existente, que da más oportunidad a todos aquellos de condiciones económicas limitadas, sobre todo a quienes conforman las asociaciones cooperativas, practicando los principios generales del cooperativismo que se ha estudiado con anterioridad, los cuales no son difundidos adecuadamente en la mayoría de miembros cooperativistas, esto es evidente en el contexto social que se observa actualmente, como lo son: conflictos entre gremiales, debido a que muchas carecen de representatividad para hacer valer sus intereses ante las Instituciones Gubernamentales, lo cual desencadena diferencias marcadas entre gremiales y como consecuencia genera la falta de unificación del sector cooperativista de transporte.

El país cuenta con un marco jurídico para supervisar y controlar a las Asociaciones Cooperativas de Transporte en lo que respecta a su formación y nacimiento a la vida jurídica, entre ellas se encuentran las instituciones y Leyes pertinentes al caso, tales como el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP), el que vela por el cumplimiento de requisitos jurídicos y de formación de las Asociaciones Cooperativas de Transporte, y el

Viceministerio de Transporte, en el área de Instituciones gubernamentales, que supervisa las operaciones y las actividades propias a las que se dedican las Asociaciones Cooperativas de Transporte y en lo que respecta a la legislación se encuentran diversas normativas pertinentes al área, así se tiene, la Constitución, la Ley General de Asociaciones Cooperativas y su Reglamento, La Ley de Creación del Instituto al Fomento Cooperativo y su Reglamento, Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su reglamento, Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, así como una serie de normativas de carácter internacional tales como la Recomendación número 127 sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo de celebrada en el año de 1966 y la Recomendación número 193 de la OIT de fecha Junio de 2002.

De acuerdo al marco jurídico establecido para la regulación de estas Asociaciones es responsabilidad del Estado el impulsar e incentivar el desarrollo del cooperativismo, tal y como lo establece el artículo 114 Cn., que textualmente dice: “El Estado protegerá y fomentará las asociaciones cooperativas, facilitando su organización, expansión y financiamiento”, el cual su organización esta a cargo de el INSAFOCOOP, así como el Viceministerio de Transporte. En relación al financiamiento de las Cooperativas de Transporte no poseen una verdadera regulación jurídica, porque no existe disposición legal favorable a la adquisición de crédito para las Asociaciones Cooperativas de

Transporte por parte de las Instituciones Financieras. En cuanto a la expansión el Órgano Ejecutivo demuestra poco interés en impulsar políticas cooperativistas y difundir los beneficios que ofrece dicho movimiento dirigiéndolo principalmente hacia aquellos sectores económicamente débiles.

El INSAFOCOOP lleva a cabo una buena labor de orientación para las asociaciones cooperativas de transporte en áreas de contabilidad y administración igualmente en su labor de fomento del cooperativismo ya que apoya eficazmente a quienes formarán una Asociación Cooperativa, pues brindan capacitaciones en lo jurídico, administrativo y registral, para todas las Asociaciones Cooperativas sin importar su denominación, en el caso de las Asociaciones Cooperativas de Transporte, establece el Artículo 107 del Reglamento de la Ley General de Asociaciones Cooperativas que su autorización para operar debe ser concedido por el Viceministerio de Transporte, conforme a el artículo 2 numeral 2) de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial regula la autorización y establecimiento de rutas, frecuencias y fluidez de la circulación vehicular del servicio colectivo de pasajeros; así como la concesión de líneas que deba establecer el Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, de conformidad a los artículos 4 y 5 de la misma ley.

En discrepancia con lo antes mencionado, las sanciones que el marco

jurídico de las asociaciones cooperativas de transporte contempla para las mismas, carece de fuerza coercitiva, pues dichas sanciones en lo que respecta a la administración y legalidad de la Asociación Cooperativa de Transporte no son llevadas a cabo por el INSAFOCOP, porque no tienen fuerza preventiva, así mismo las sanciones de tipo pecuniarias son de una cantidad mínimas, que no inhibe de cometer esas acciones.

En el campo de las actividades a las que se dedican las Asociaciones Cooperativas de Transporte, la institución del Estado que las supervisan es el Viceministerio de Transporte, el cual resulta según el trabajo de campo, deficiente en lo que respecta a los trámites de concesión de los respectivos permisos y licencias de operación lo que obstruye el desarrollo equitativo y competitivo de las asociaciones cooperativas de transporte. El tipo de vehículos que debe autorizar el Viceministerio de Transporte para prestar el servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros vía terrestre, de conformidad a la Ley de Transporte Terrestre transito y seguridad Vial, son los vehículos de motor de acuerdo a los Artículos 11 literal a) y a tenor del artículo 12, estos vehículos de motor solo pueden prestar el servicio, los microbuses como vehículo liviano de pasajeros, según el numeral 1) literal b) y como vehículo pesado de pasajeros, los autobuses de todo tipo y clase, según del numeral 3) literal a), todo lo anterior relacionándose con el artículo 27; así también estos vehículos deben cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 29 de la ley en mención, de

no cumplirse se hacen sujetos de las sanciones regulados en el artículo 30 del mismo capítulo y ley.

Dentro de la supervisión que el Estado ejerce sobre la prestación del servicio corresponde al Viceministerio de Transporte nombrar al personal que debe ejercer labores de control de dicho servicio conforme al artículo 31 de la Ley, así mismo corresponde a esta institución verificar que el servicio concesionado sea prestado en las unidades de transporte que garanticen la seguridad de los usuarios pudiendo exigir utilización de vehículos cuyo modelo y estado cumplan con las normas aceptables para tal objeto. Dentro de ello es pertinente mencionar el artículo 34 el cual establece que el vehículo no debe pasar los quince años de fabricación, dicho artículo concede un periodo de gracia de cinco años para su sustitución, hacia aquellos que a la fecha de vigencia de esta ley (primero de enero de 1996), no hubieren sustituido la unidad de transporte, en relación a esto existe una disposición transitoria promulgada en el año de 1997, en el cual se establece que las unidades de buses y microbuses que excedan los quince años de antigüedad podrán seguir prestando el servicio de transporte colectivo de pasajeros, de manera temporal por el periodo de dos años a partir de la vigencia de ese decreto cumpliendo los requisitos contemplados en el mismo, a esta disposición se le efectuó una reforma emitida mediante decreto legislativo número 739, del quince de febrero de 2002, publicado en el diario oficial número 48, tomo 354, del 11 de marzo del

2002, el cual consiste en que el periodo de gracia de seis meses, después del periodo correspondiente para la renovación de la matrícula, contados a partir de el mes de enero de 2003. en el caso que los propietarios de las unidades del transporte colectivo sujetos a este decreto que no cumplan con algún requisito establecido en este se le suspenderá el permiso de operación por parte de la Dirección de Transporte Terrestre, por el periodo de hasta 90 días para cumplir con dichos requisitos.

Los tipos de sanciones que puede imponer el Viceministerio de Transporte a las Cooperativas o Asociados, pueden ser de dos tipos: pecuniaria, como lo puede ser una esquila de tránsito; o administrativa, por ejemplo, en el caso que el Viceministerio suspenda una línea o ruta de bus por incumplimientos de los requisitos de ley.

Las sanciones que el Viceministerio de Transporte tiene a su cargo ejecutar según la población encuestada son impuestas arbitrariamente, principalmente las esquelas de tránsito, que están a cargo de los agentes de la Policía Nacional Civil, que colabora con el Viceministerio de Transporte a través de la División de Tránsito Terrestre, a esto también el Presidente de FECOATRANS, Señor Catalino Miranda hace el siguiente comentario “....el 80 por ciento de las esquelas es exagerado, algunas como estacionar alejado de la cuneta deberían eliminarse,....no hay PNC que mida esa distancia..”; contrario a

lo expresado por los representantes del sector transporte, el Viceministerio de Transporte registra en el período de junio 2003 al 30 de junio 2005 que una de cada cinco esquelas fueron impuestas a buses y microbuses, por lo que una unidad de transporte colectivo ha recibido en promedio cinco sanciones en el período mencionado. De acuerdo al Director de Tránsito del Viceministerio de Transporte, Señor Eduardo Martell, el estacionamiento en lugares no autorizados para recoger a los pasajeros, conducir con las puertas abiertas o estacionarse más tiempo del debido en una parada establecida, son las infracciones mas frecuentes entre los transportistas públicos.²⁴

Entre los problemas de las Asociaciones Cooperativas de Transporte se encontró la falta de unificación existentes entre las mismas, debido a que no están agremiadas a un sola federación , y muchas veces no son tomadas en cuenta en las negociaciones realizadas con instituciones del gobierno, así se observa en un artículo publicado en El Diario de Hoy de fecha 12 de julio de 2005 en el cual integrantes de la cooperativas ASTRAUS, AETMISAL y CASIT, manifestaron que en esas fechas el Estado a través del Viceministerio de Transporte firmó un acuerdo únicamente con FECOATRANS por estar organizados estos con la Coordinadora Nacional de Transporte (CNT), el cual consistía en recibir los \$0.30 centavos de dólar por compensación por galón de

²⁴ El Diario de Hoy, 12 Julio 2005, Esquelas, Buseros los mas infractores, Alejandra Dimas/J.R.j, p.16

diesel , ya que dicha gremial no representaba a todo el sector transporte, a esto el Presidente de la AEAS, Genaro Ramírez se mostró en contra,²⁵ estas situaciones en momentos de crisis que sufre este sector denota una discrepancia de intereses, lo cual no permite que solucionen de manera general aquellos problemas que aquejan a este sector, puede ser producto de conflicto de intereses económicos, políticos y jurídicos que no permiten su desarrollo integral, es cuestionable la preferencia demostrada por el VMT al momento de llegar acuerdos solamente con una gremial teniendo de su conocimiento la existencia de muchas mas con lo cual la Supervisión que ejerce queda comprometida con este tipo de acciones.

Así mismo , en cuanto al marco legal que por el momento ampara el desarrollo del sector transporte resulta ineficaz y conviene agilizar sus reformas tal como lo expresa el Presidente de la Comisión de Obras Públicas de la Asamblea Legislativa, Diputado del FMLN, Señor Nelson García, quien acepta que el proyecto de reforma de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial está paralizado, justificándolo con la acumulación de trabajo así como el problema del alza al pasaje de transporte público, debido al aumento acelerado que ha presentado los precios del combustible a nivel nacional e internacional, lo cual ha impedido retomar este tema de reformar a las Leyes antes citadas; así también el Diputado del CDU Fernando González , cree que las sanciones son

²⁵ Idem, Microbuseros exigen \$0.50 por galón, Rosa María Pastrán, p.18

demasiado suaves y que se debería revisar la posibilidad de aumentarlas para hacerlas mas drásticas, además agregó que la cantidad de infracciones que acumulaban los conductores también es culpa del Órgano Ejecutivo, por lo cual sugirió al Viceministerio de Transporte mandará a la Asamblea Legislativa una propuesta de Ley para su posterior estudio.²⁶

²⁶ El Diario de Hoy, Martes 12 de juliode 2005, “Ley de Tránsito esta parada”, Alexandra Bonilla. P. 18

2.- RECOMENDACIONES.

1.- Prestar mayor asistencia técnica para la adecuada organización y administración de las Asociaciones Cooperativas, que permitan el adecuado y eficiente funcionamiento de éstas.

2.- Intensificar los programas de educación cooperativa que divulguen los principios cooperativistas a sus miembros, de forma permanente a cooperativas de la misma clase y sector.

3.- Concientizar a los miembros cooperativistas para cumplir eficazmente el principio de fomento a la educación cooperativa a fin de que sea del profundo conocimiento de todos los miembros de cada cooperativa a efecto de lograr una verdadera organización y unificación de las Asociaciones Cooperativas de Transporte.

4.- Reformar las sanciones administrativas elevando el valor pecuniario de las multas impuestas por la administración del INSAFOCOOP, así como las impuestas por el Viceministerio de Transporte a través de la División de Tránsito y Transporte Terrestre a las Asociaciones Cooperativas de Transporte Colectivo de Pasajeros.

5.- El Viceministerio de Transporte debería incrementar el control sobre las rutas asignadas, minimizar la extensión de permisos de líneas a fin de no saturar ese sector con unidades innecesarias para la prestación de servicios, crear para ello planes de estudio territoriales y poblacionales que permitan observar el crecimiento poblacional por sector permitiendo con esto organizar las rutas y la cantidad necesaria de unidades para prestar eficientemente el servicio de transporte colectivo en esas zonas.

6.- Crear las unidades necesarias de acuerdo a la demanda existente y capacitar al personal administrativo del Viceministerio de Transporte para agilizar los trámites correspondientes a fin de evitar que los mismos sean burocráticos.

BIBLIOGRAFIA.

LIBROS

ANTONIO BRUMETTI, **Tratado del Derecho de las Sociedades**, Tomo III, Editorial Porrúa, México 1978.

ANTONIO SALINAS PUENTE, **Derecho Cooperativo**, Publicaciones C.E.C.E., México, 1979.

CABANELLAS, GUILLERMO, **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**, Editorial Heliasta, Argentina, 1979.

CARBALLO HEDERRA, SERGIO, **El cooperativismo en Chile**, Sección de Cooperativas, División de Asuntos Sociales y de Trabajo, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Editorial Chilena, 1977.

MEMORIAS DE LICENCIADOS, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile, Tomo 5, Volumen XV, Santiago Editorial Jurídica de Chile, 1951

OSORIO, MANUEL, **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**, 27ª Edición Actualizada, Editorial Heliasta, Argentina, 2000.

ROJAS SORIANO, RAUL, **Guía para Realizar Investigaciones Sociales**, vigésima primera edición, Plaza y Valdés, México, 1998.

TESIS

ARIAS GALEMO, LUIS ALFONSO, **Comentarios a la Ley General de Asociaciones Cooperativas**, Comentario a la Ley de Asociaciones Cooperativas, tesis para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 1980.

BURGOS GARCIA, RENE ALFONSO, **Las Asociaciones Cooperativas y las Sociedades de Personas**, Tesis para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 1978.

LUNA, CELIA ELIZABETH, **La empresa Cooperativa de Transporte**, Tesis para optar al grado de Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 1994.

NOGUERA ALFARO, GUILLERMO, **Cooperativas, aspectos socio – económicos**, previa a la opción de título de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales. Julio de 1971, Universidad de El Salvador, San Salvador, Centroamérica.

POSADA SANCHEZ, JOSÉ HUMBERTO, **Sociedades y Asociaciones Cooperativas**, Tesis para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Universidad de El Salvador, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 1975.

TOLEDO, ANA ELVIRA, **Algunos Aspectos de las Formaciones Sociales en El Salvador**, Tesis presentada para optar al título de Licenciatura en Ciencias Jurídicas de la Universidad Doctor José Matías Delgado, San Salvador, El Salvador 1995

LEYES

VASQUEZ LOPEZ, LUIS (Editor), **Constitución de El Salvador (1983)**, Editorial Lis, San Salvador, El Salvador, 1997.

VASQUEZ LOPEZ, LUIS (Editor), **Ley General de Asociaciones Cooperativas**, Editorial Lis, San Salvador, El Salvador, 1999.

ORGANO LEGISLATIVO, **Ley de Creación del Instituto Salvadoreño de fomento Cooperativo**, Decreto Legislativo N° 560, Salón de Sesiones de la Asamblea Legislativa, Palacio Nacional, San Salvador, 1969.

ORGANO EJECUTIVO, **Reglamento de la Ley General de Asociaciones Cooperativas**, Decreto Ejecutivo N° 62, Diario Oficial 7, Tomo 294, publicado el 13 de Enero de 1987.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y DESARROLLO URBANO, **LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Decreto Legislativo N° 477 de fecha diecinueve de Octubre de mil novecientos noventa y cinco Diario Oficial 212, Tomo 329,

Publicación Diario Oficial dieciséis de Noviembre de mil novecientos noventa y cinco.

ORGANO LEGISLATIVO, **Reglamento General de Transporte Terrestre**, Decreto Ejecutivo N° 23, Diario Oficial N° 41, Tomo 338, 1998, San Salvador, El Salvador.

VASQUEZ LOPEZ, LUIS (Editor), **Ley de Adquisiciones y contrataciones de la Administración Pública**. Editorial Lis, San Salvador, El Salvador, 2000.

VASQUEZ LOPEZ, LUIS, **Código de Comercio**, Editorial Lis, San Salvador, El Salvador, 1998.

Organización Internacional del Trabajo (OIT) Recomendación N° 127 **Recomendación sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo**, Ginebra, 1966

Organización Internacional del Trabajo (OIT), **Recomendación N° 193, sobre la promoción de cooperativas**, Ginebra, 2002.

OTRAS FUENTES DOCUMENTALES

Noticias Periodísticas de “El Diario de Hoy”, de fechas 18 de Junio, 6, 7, 8, 12, 22, 25 y 29 de Julio, todos del año dos mil cinco.

<http://www.mop.gob.sv/>, La saturación de las arterias del área metropolitana de San Salvador, 2004

<http://www.territorioidigital.com/nota.aspx?c=7084326124780408>, Los principios cooperativos se incorporaran a la educación, 2005

<http://www.ciu.reduaz.mx/vinculo/webvj/rev4-6.htm>, Fuentes del Derecho Cooperativo, 2005

<http://www.cooperativauniontelevision.com/EI%20Cooperativismo.htm>, Beneficios Sociales de las cooperativas, 2004

http://www.portalbioceanico.com/cooperativismo_principios_docc07.htm, Los principios cooperativos, adoptados por el Lic. Miguel Mancilla, 2005

ANEXOS

Encuestas dirigida a miembros Cooperativistas por parte de estudiantes de la Universidad de El Salvador, en la Investigación de la “Supervisión del Estado en las Asociaciones Cooperativas de Transporte”.

Cooperativa: _____

1- ¿Cuanto tiempo tiene usted de ser miembro de la Cooperativa de Transporte?

Menos de 3 años _____ de 4 a 6 años _____ de 7 a 10 años _____

Más de 10 años _____

2- ¿Conoce usted la legislación aplicable a la Cooperativa de Transporte?

SI _____ NO _____

¿Mencione cuales conoce?

1. _____

2.- _____

3.- _____

4.- _____

3- ¿Conoce cuales son las instituciones del Estado Salvadoreño que supervisan a las Asociaciones Cooperativas de Transporte a la que usted pertenece?

A) _____

B) _____

C) _____

4.- ¿Cómo calificaría la aplicación de las leyes que rigen a las cooperativas de transporte?

Excelente _____ Buena _____ Regular _____ Mala _____

5. ¿Cómo calificaría la labor de las instituciones estatales encargadas de supervisar la administración y funcionamiento de la cooperativa de transporte?

Excelente _____ Muy Bueno _____ Bueno _____ Regular _____

Deficiente _____

6. ¿Por qué afirma lo anterior?

7.- ¿Qué clase de supervisión lleva a cabo el Estado en la Asociación cooperativa de transporte a la cual pertenece?

8. ¿La asociación cooperativa de transporte a la que usted pertenece ha sido sancionada por el Estado?

Si _____ No _____

9. Si su respuesta fue afirmativa; ¿diga como?

A) _____

B) _____

C) _____

D) _____

E) _____

10.- ¿Conoce la responsabilidad o sanción que puede incurrir la Asociación Cooperativa de Transporte a la que pertenece en caso de que cometa alguna infracción que la Ley regula?

11.- ¿Cree que las leyes cooperativistas, se cumplen internamente en la cooperativa de Transporte a la que pertenece? Si_____ No_____

12.- ¿En que basa su respuesta anterior?

**Entrevista dirigida a Informantes claves de la Cooperativa, por parte de
estudiantes de la Universidad de El Salvador, en la investigación de la
Supervisión del Estado en las Asociaciones Cooperativas de Transporte**

Cooperativa: _____

Nombre: _____

Edad: _____ Tiempo de ser asociado _____

Cargo Dentro de la Cooperativa: _____

1- ¿Cuánto tiempo tiene de fundada la Cooperativa de Transporte a la que pertenece?

Menos de 3 años _____ de 4 a 6 años _____ de 7 a 10 años _____

Más de 10 años _____

2. ¿El Estado Salvadoreño fomenta el desarrollo o apoya las Cooperativas?

Si _____ No _____ ¿Por qué manifiesta lo anterior?

3.- ¿Conoce usted la legislación aplicable a las Asociaciones Cooperativas de Transporte?

SI _____ NO _____

4.- ¿Mencione cuales conoce?

1. _____

2.- _____

3.- _____

4.- _____

5.- ¿Responde la legislación que ha mencionado, a la realidad actual de la Asociación Cooperativa de Transporte?

SI _____ NO _____

6.- Si su respuesta es afirmativa; explique brevemente, si es negativa ¿en que aspectos considera que debe ser reformada?

7.- Mencione cuales instituciones Estatales supervisan la Asociación Cooperativa de Transporte a la que usted pertenece.

- a. _____
- b. _____
- c. _____
- d. _____

8.- ¿Cómo supervisa el Estado la Asociación Cooperativa a la que usted pertenece?

9.- ¿El Estado ha impuesto sanciones a la asociación cooperativa que usted pertenece?

SI _____

NO _____

10.- Si su respuesta es afirmativa, ¿mencione cuales?

A) _____

B) _____

C) _____

11.- ¿Cuales aspectos considera usted que el Estado debe mejorar en la supervisión que ejerce sobre las Asociaciones Cooperativas de Transporte?

Entrevista dirigida a Informantes claves de las Instituciones del Estado que supervisan a las asociaciones cooperativas de transporte, por parte de estudiantes de la Universidad de El Salvador, en la investigación de la Supervisión del Estado en las Asociaciones Cooperativas de Transporte.

Nombre de la Institución _____

Nombre: _____

Edad: _____ Cargo Institucional: _____

- 1- ¿Cuáles Son las Funciones básicas de esta institución en relación a las Cooperativas de Transporte?

- 2- ¿Cómo llevan a cabo dicha funciones?

- 3- ¿Qué legislación se encarga la Institución de aplicar?

4- ¿En que forma la Institución supervisa a las Asociaciones Cooperativas de Transporte?

5- ¿Qué clase de infracciones son las que la institución se encarga de procesar?

6- ¿Qué tipo de sanciones han impuesto a las asociaciones cooperativas de transporte?

7- ¿Cuál es la infracción más frecuente que tienden a cometer las Asociaciones Cooperativas de Transporte?

8- ¿Que clase de política institucional, toman para disminuir los niveles de infracciones cometidas por las Asociaciones Cooperativas de Transporte?

9- ¿Que recomendaciones o sugerencias podría proporcionar para mejorar el sistema de supervisión de las Asociaciones Cooperativa de Transporte?

Organización Internacional del Trabajo (OIT)
Recomendación N° 127
Recomendación sobre el papel de las cooperativas en el progreso
económico y social de los países en vías de desarrollo

Lugar: Ginebra

Sesion de la Conferencia: 50

Fecha de adopción: 21.06.1966

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 1 junio 1966 en su quincuagésima reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación,

adopta, con fecha veintiuno de junio de mil novecientos sesenta y seis, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre las cooperativas (países en vías de desarrollo), 1966:

I. Campo de Aplicación

1. La presente Recomendación se aplica a toda clase de cooperativas, tales como las siguientes: cooperativas de consumo, cooperativas para el mejoramiento de las tierras, cooperativas agrícolas de producción y de transformación, cooperativas rurales de aprovisionamiento, cooperativas agrícolas de venta de productos, cooperativas de pescadores, cooperativas de servicios, cooperativas de artesanos, cooperativas obreras de producción, cooperativas de trabajo, cooperativas de ahorro y de crédito mutuo y bancos cooperativos, cooperativas de vivienda, cooperativas de transporte, cooperativas de seguros y cooperativas sanitarias.

II. Objetivos de una Política sobre Cooperativas

2. En los países en vías de desarrollo, el establecimiento y la expansión de las cooperativas deberían ser considerados como uno de los factores importantes del desarrollo económico, social y cultural, así como de la promoción humana.

3. En particular, deberían establecerse y desarrollarse cooperativas como un medio para:

a) mejorar la situación económica, social y cultural de las personas con recursos y posibilidades limitados, así como fomentar su espíritu de iniciativa;

b) incrementar los recursos personales y el capital nacional mediante el estímulo del ahorro, la supresión de la usura y la sana utilización del crédito;

c) contribuir a la economía con un elemento más amplio de control democrático de la actividad económica y de distribución equitativa de excedentes;

d) aumentar la renta nacional, los ingresos procedentes de las exportaciones y las posibilidades de empleo mediante una explotación más completa de los recursos, realizada, por ejemplo, gracias a la aplicación de sistemas de reforma agraria y colonización que tiendan a convertir en productivas nuevas regiones, y a desarrollar industrias modernas, de preferencia diseminadas, para la transformación local de materias primas;

e) mejorar las condiciones sociales y completar los servicios sociales en campos tales como el de la vivienda y, cuando corresponda, en el de la salud, en el de la educación y en el de las comunicaciones;

f) ayudar a elevar el nivel de instrucción general y técnica de sus socios.

4. Los gobiernos de los países en vías de desarrollo deberían elaborar y poner en práctica una política bajo la cual las cooperativas reciban, sin que su independencia se vea afectada, ayuda y estímulo económico, financiero, técnico, legislativo y de otro carácter.

5. 1) Al elaborar tal política se deberían tener en cuenta las condiciones sociales y económicas, los recursos de que se dispone y el papel que las cooperativas pueden desempeñar en el desarrollo del país interesado.

2) Esta política debería ser integrada en los planes de desarrollo, en la medida en que esto sea compatible con las características esenciales de las cooperativas.

6. Se debería revisar periódicamente dicha política y adaptarla a la evolución de las necesidades económicas y sociales y al progreso técnico.

7. Las cooperativas existentes deberían ser asociadas al establecimiento de esta política y, en la medida en que fuere posible, a su aplicación.

8. El movimiento cooperativo debería ser alentado a buscar la colaboración de organizaciones que tengan objetivos comunes para elaborar y, cuando proceda, para aplicar esta política.

9.1) Los gobiernos interesados deberían vincular las cooperativas, a igual título que otras empresas, al establecimiento de planes económicos nacionales y de medidas económicas generales, por lo menos en los casos en que tales planes y medidas afecten a sus actividades. Asimismo, las cooperativas deberían ser vinculadas a la ejecución de tales planes y medidas en lo que esto sea compatible con las características esenciales de aquéllas.

2) A los efectos previstos en los párrafos 7 y 9, apartado 1), de esta Recomendación, debería facultarse a los organismos cooperativos de segundo grado para que, al nivel local, regional y nacional, representen a las cooperativas a ellos asociadas.

III. Métodos para Poner en Práctica una Política sobre Cooperativas

A. Legislación

10. Deberían tomarse todas las medidas apropiadas, comprendidas las consultas con las cooperativas existentes, para:

a) identificar y eliminar las disposiciones de la legislación que pueden tener por efecto perturbar indebidamente el desarrollo de las cooperativas a causa del carácter discriminatorio de tales disposiciones, por ejemplo, en lo que se refiere a impuestos o a concesión de licencias y cuotas, o bien porque no tienen en cuenta la naturaleza particular de las cooperativas ni las normas especiales que reglamentan su funcionamiento;

b) evitar que tal tipo de disposiciones se inserten en el futuro en la legislación;

c) adaptar la legislación fiscal a las condiciones especiales de las cooperativas.

11. La formación y el funcionamiento de las cooperativas, así como la protección de su derecho a operar en condiciones por lo menos iguales a las de otras formas de empresa, deberían ser objeto de una legislación especial. Esa legislación debería ser aplicable de preferencia a toda clase de cooperativas.

12.1) Tal legislación debería, en todo caso, comprender disposiciones sobre las cuestiones siguientes:

a) una definición o descripción de la cooperativa que ponga de relieve sus características esenciales, que son: la de ser una asociación de personas que se agrupan voluntariamente para lograr un objetivo común mediante la formación de una empresa controlada democráticamente, que aportan una cuota equitativa del capital que se requiere y aceptan una justa parte en los riesgos y beneficios, y en cuyo funcionamiento los socios participan activamente;

b) una descripción de los objetivos de la cooperativa y una exposición de los procedimientos para su formación y registro, para la modificación de sus estatutos y para su disolución;

c) las condiciones de afiliación, tales como la cuantía máxima de cada certificado de aportación y, cuando proceda, la proporción exigible en el momento de la suscripción y los plazos fijados para su pago total, así como los derechos y obligaciones de los socios que deberían ser precisados en los estatutos de las cooperativas;

d) los métodos de administración, gerencia y verificación interna de cuentas de las cooperativas y los procedimientos para la constitución y funcionamiento de los órganos responsables;

e) la protección del término "cooperativa";

f) disposiciones tendientes a organizar la verificación externa de cuentas de las cooperativas, a orientar a éstas y a asegurar el cumplimiento de la legislación correspondiente.

2) Los procedimientos prescritos por dicha legislación, sobre todo los relativos al registro de las cooperativas, deberían ser lo más sencillos posible, a fin de no perturbar la constitución y el desarrollo de tales entidades.

13. La legislación sobre cooperativas debería dar a éstas la facultad de federarse.

B. Educación y Formación

14. Se deberían tomar medidas para difundir, lo más ampliamente posible, el conocimiento de los principios, métodos, posibilidades y limitaciones de las cooperativas entre las poblaciones de los países en vías de desarrollo.

15. Se debería dar una enseñanza apropiada, no solamente en escuelas y colegios cooperativos y otros centros especializados, sino también en instituciones educativas, tales como:

a) universidades y establecimientos de enseñanza superior;

b) escuelas para personal docente;

c) escuelas de agricultura y otros establecimientos de formación profesional, así como centros de educación obrera;

d) establecimientos de segunda enseñanza;

e) establecimientos de primera enseñanza.

16.1) Deberían estimularse la creación y el funcionamiento de cooperativas de estudiantes en escuelas y colegios, a fin de proporcionar a los alumnos una experiencia práctica en los principios y métodos de la cooperación.

2) Igualmente debería estimularse y ayudarse a las organizaciones de trabajadores y a las asociaciones de artesanos en la ejecución de los planes destinados al fomento de cooperativas.

17. Se deberían tomar medidas, en primer lugar en el plano local, para familiarizar a la población adulta con los principios, métodos y posibilidades de las cooperativas.

18. Deberían utilizarse plenamente medios de instrucción tales como manuales, conferencias, seminarios, grupos de estudio y de discusión, instructores ambulantes, visitas comentadas a empresas cooperativas, prensa, cine, radio, televisión y demás medios de información al público. Esos medios deberían ser adaptados a las condiciones particulares de cada país.

19.1) Se deberían adoptar disposiciones para dar formación profesional apropiada, y también formación sobre los métodos y principios de la cooperación, a las personas que se preparan para ser administradores, empleados, asesores o agentes de publicidad de cooperativas, y también, si fuera necesario, a las personas que ya estén desempeñando tales funciones.

2) Cuando los servicios existentes no sean suficientes, se deberían crear escuelas o colegios especializados para dar esta clase de formación, que debería ser impartida por instructores especializados o dirigentes del movimiento cooperativo y con materiales de enseñanza adaptados a las necesidades del país. Si no se pueden crear tales establecimientos especializados, se deberían organizar cursos especiales sobre cooperación, ya sea por correspondencia o en las escuelas de contabilidad, administración o comercio.

3) El uso de programas especiales de formación práctica debería ser uno de los medios para contribuir a la educación y a la formación y perfeccionamiento de los socios de las cooperativas. Estos programas deberían tener en cuenta las realidades culturales del medio y las necesidades de los programas de alfabetización de adultos y de proporcionar a éstos conocimientos elementales de aritmética.

C. Ayuda a las Cooperativas Ayuda financiera

20.1) Siempre que sea necesario, una ayuda financiera externa debería ser otorgada a las cooperativas cuando inician sus actividades o cuando tropiezan con dificultades financieras en su desarrollo o transformación.

2) Esta ayuda no debería entrañar ninguna obligación contraria a la independencia o a los intereses de las cooperativas y debería estar concebida para estimular, y no para reemplazar la iniciativa y los esfuerzos propios de los socios.

21.1) Tal ayuda debería tomar la forma de préstamos o garantías de crédito.

2) Además, se podrían conceder subvenciones y exenciones de impuestos, totales o parciales, para ayudar a financiar, en especial:

a) campañas de información, de estímulo y de educación;

b) determinadas tareas de interés público.

22. Cuando la ayuda financiera no pueda ser prestada por el movimiento cooperativo, ésta debería ser otorgada de preferencia por el Estado u otros organismos públicos, y aun, si fuere necesario, podría provenir de instituciones privadas. Debería coordinarse tal ayuda para evitar su duplicación y la dispersión de los fondos.

23.1) Las subvenciones y las exoneraciones parciales o totales de impuestos deberían sujetarse a las condiciones prescritas por la legislación nacional, principalmente en lo que se refiere a la utilización y al monto de las subvenciones. Las condiciones para la concesión de préstamos y de garantías de crédito podrían ser determinadas en cada caso particular.

2) La autoridad competente debería asegurar que la utilización de la ayuda financiera y el reembolso de los préstamos estén sujetos a un control eficaz.

24.1) La ayuda financiera que provenga de fondos públicos o semipúblicos debería ser canalizada por conducto de un banco cooperativo nacional o, a falta de éste, por conducto de otra institución cooperativa central capaz de asumir la responsabilidad respecto al uso y, si fuere del caso, al reembolso de dicha ayuda. Mientras no se hayan creado estas instituciones, la ayuda financiera podría ser prestada directamente a las cooperativas.

2) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 20, apartado 2), de esta Recomendación, la ayuda financiera procedente de fuentes privadas podría ser otorgada directamente a las cooperativas.

Ayuda administrativa

25. Si bien es esencial que la gerencia y administración de las cooperativas estén desde el primer momento a cargo de los socios y de las personas por ellos elegidas, la autoridad competente, en casos apropiados, pero normalmente sólo durante un período inicial, debería:

- a) ayudar a las cooperativas para que obtengan y paguen personal calificado;
- b) poner a disposición de las cooperativas personas competentes que las orienten y aconsejen.

26.1) En general, las cooperativas deberían poder obtener orientación y asesoramiento sobre cuestiones de administración, de dirección y técnicas, en forma tal que respete su autonomía y las responsabilidades de sus socios, de sus órganos y de su personal.

2) Tales orientaciones y asesoramiento deberían ser dados de preferencia por un organismo cooperativo de segundo grado o por la autoridad competente.

D. Control y Órganos de Aplicación de la Política

27.1) Las cooperativas deberían estar sometidas a un control que garantice que desarrollan sus actividades de conformidad con el objeto para el que fueron establecidas y con la ley.

2) La responsabilidad de ese control debería, de preferencia, ser confiada a un organismo cooperativo de segundo grado o ser asumida por la autoridad competente.

28. La verificación de cuentas de las cooperativas afiliadas a un organismo cooperativo de segundo grado debería corresponder a este último. Hasta que se creen organismos de esta clase, o si uno de ellos no puede efectuar la verificación de cuentas, la autoridad competente o un organismo independiente calificado deberían asumir dicha función.

29. Las medidas previstas en los párrafos 27 y 28 de esta Recomendación deberían ser concebidas y puestas en práctica de manera que:

- a) aseguren una buena administración y dirección de las cooperativas;
- b) salvaguarden los intereses de terceros;
- c) den oportunidad para completar, mediante la práctica y examen crítico de los errores cometidos, la educación y la formación de los administradores y empleados de las cooperativas.

30.1) A fin de garantizar una acción coordinada, las funciones de promoción de cooperativas, de provisión de medios de educación cooperativa y de formación de administradores y de personal para las cooperativas, así como de concesión de ayuda para su organización y funcionamiento, deberían, de preferencia, ser llevadas a cabo por un organismo central único.

2) La responsabilidad del ejercicio de estas funciones debería ser confiada, de preferencia, a un organismo cooperativo de segundo grado y, hasta que se cree un organismo de este tipo, debería ser asumida por la autoridad competente o, si es apropiado, por cualquier otro organismo competente.

31.1) Si fuere posible, las funciones mencionadas en el párrafo 30 de esta Recomendación deberían ser confiadas a personas que ocupen en ellas su jornada completa.

2) Estas personas deberían poseer una formación especial para el desempeño de dichas funciones. Tal formación debería ser proporcionada en instituciones especializadas o, cuando sea apropiado, en cursos especiales dictados en las escuelas o colegios a que se hace referencia en el párrafo 19 de esta Recomendación.

32. La autoridad competente debería compilar y publicar, por lo menos una vez al año, un informe y estadísticas sobre las actividades y el desarrollo de cooperativas en la economía nacional.

33. Si los servicios de los organismos cooperativos de segundo grado o los de otras instituciones existentes no satisfacen adecuadamente las necesidades de investigación e intercambio de experiencias y publicaciones, se deberían crear, si fuere posible, instituciones especiales destinadas al servicio de todo o parte del territorio nacional.

IV. Colaboración Internacional

34.1) Los Estados Miembros, en la medida de lo posible, deberían colaborar entre sí para ayudar y alentar a las cooperativas en los países en vías de desarrollo.

2) Esta colaboración debería establecerse:

a) entre países en vías de desarrollo;

b) entre países de una región, especialmente en el marco de organizaciones regionales, si éstas existen;

c) entre países que cuentan desde hace tiempo con un movimiento cooperativo y países en vías de desarrollo.

3) Cuando sea oportuno, debería obtenerse que las organizaciones cooperativas nacionales tomen parte en esa colaboración y debería recurrirse a las organizaciones cooperativas internacionales y a otros organismos internacionales interesados, principalmente para coordinar el esfuerzo internacional.

4) Esa colaboración debería extenderse a medidas tales como:

a) el aumento de la asistencia técnica a los movimientos cooperativos en los países en vías de desarrollo; tal asistencia se llevará a cabo, siempre que sea posible, por medio de programas coordinados en los cuales participen diferentes organizaciones, tanto intergubernamentales como no gubernamentales; b) la preparación y el suministro de material de información, manuales, medios audiovisuales y otros materiales análogos, para ayudar en la elaboración de la legislación respectiva, en la instrucción sobre cooperación y en la formación de dirigentes y administradores calificados para servir en cooperativas;

c) el intercambio de personal calificado;

d) la concesión de becas de estudio;

e) la organización de seminarios y coloquios internacionales;

f) el intercambio de mercancías y de servicios entre las cooperativas;

g) la iniciación de investigaciones sistemáticas sobre las estructuras, los métodos de trabajo y los problemas de los movimientos cooperativos en los países en vías de desarrollo.

V. Disposiciones Especiales Relativas al Papel de las Cooperativas en la Solución de Problemas Particulares

35. Debería reconocerse que las cooperativas pueden, en determinadas circunstancias, desempeñar un papel especial en la solución de los problemas particulares de los países en vías de desarrollo.

36. En el anexo a la presente Recomendación se exponen varias sugerencias explicando el uso que podría hacerse de los diferentes tipos de cooperativas, a fin de que éstas contribuyan al éxito de la aplicación de la reforma agraria y al mejoramiento del nivel de vida de los beneficiarios.

ANEXO

1. Teniendo en cuenta su importancia como medio de promover el progreso económico y social general y de asociar directamente a la población rural al proceso de desarrollo, así como su valor cultural y educacional, debería considerarse que las cooperativas desempeñan un papel vital en los programas de reforma agraria.

2. Las cooperativas deberían ser utilizadas como un medio para evaluar los problemas e intereses de la población rural en el planeamiento y preparación de las medidas de reforma agraria. Deberían servir también para difundir información entre los agricultores, haciendo comprensibles los propósitos, principios y métodos de tales reformas.

3. Debería prestarse especial atención al desarrollo de sistemas apropiados de acción cooperativa adaptados a las diversas estructuras y fases de la reforma agraria. Las cooperativas deberían capacitar a los agricultores para dirigir sus explotaciones de manera eficaz y productiva y permitir la mayor iniciativa y participación posible de los miembros.
4. Cuando fuese apropiado, deberían estimularse sistemas convenientes y voluntarios de utilización cooperativa de la tierra. Estos sistemas podrían abarcar desde la organización de ciertos servicios y operaciones agrícolas en común hasta la completa concentración de tierras, mano de obra y equipo.
5. Debería estimularse, cuando fuese apropiado, la concentración voluntaria, por medio de cooperativas, de parcelas fragmentadas.
6. En los casos en que se consideren medidas para la transferencia de propiedades o la división de grandes posesiones, debería considerarse debidamente la organización por los beneficiarios de sistemas cooperativos de cultivo.
7. Debería también considerarse el establecimiento de cooperativas en relación con los programas de colonización, especialmente en lo que se refiere a la bonificación de tierras y a las medidas de mejoramiento, así como a la organización de servicios y operaciones agrícolas conjuntos por los colonos.
8. El desarrollo de sociedades cooperativas de ahorro y de crédito mutuo y de bancos cooperativos debería ser estimulado entre los beneficiarios de la reforma agraria, así como también entre los pequeños agricultores, con el fin de:

a) proporcionar préstamos a los cultivadores para la compra de equipos y otras necesidades agrícolas;

b) estimular y ayudar a los cultivadores a economizar y acumular fondos;

c) conceder préstamos y promover el ahorro entre las familias de agricultores, comprendidas las de los trabajadores asalariados que normalmente no tendrían acceso a las fuentes de crédito establecidas;

d) facilitar la aplicación de programas especiales de crédito gubernamental mediante una eficiente canalización de préstamos a los beneficiarios y una apropiada fiscalización de la utilización de dichos préstamos y de su oportuno reembolso.

9. Debería estimularse el desarrollo de cooperativas de abastecimiento, de comercialización de productos o de fines múltiples, para:

a) la compra y el abastecimiento conjuntos de enseres agrícolas de buena calidad y en condiciones ventajosas;

b) la provisión de las necesidades domésticas básicas para todas las categorías de trabajadores agrícolas;

c) el acondicionamiento, transformación y comercialización conjuntos de los productos agrícolas.

10. Debería estimularse el desarrollo de cooperativas que proporcionen a los agricultores otros servicios, tales como la utilización conjunta de la maquinaria agrícola, la electrificación, la cría de ganado, la provisión de servicios veterinarios y de control de sanidad agrícola, facilidades para el riego y seguros de cosechas y ganado.

11. Con objeto de mejorar las oportunidades de empleo, las condiciones de trabajo y los ingresos de los trabajadores agrícolas sin tierras, se los debería ayudar, cuando fuese apropiado, para organizarse voluntariamente en cooperativas de contratación de mano de obra.

12. En las regiones en que se estén llevando a cabo reformas agrarias debería estimularse a las cooperativas agrícolas de diferentes localidades a mancomunar sus esfuerzos cuando esto sea económicamente ventajoso.

13. Deberían asimismo tomarse debidamente en consideración el estímulo y desarrollo de otros sistemas de actividades cooperativas que puedan proporcionar empleo no agrícola, a tiempo completo o a tiempo parcial, a los miembros de las familias de los agricultores (por ejemplo, artesanía, industrias caseras o a domicilio), y asegurar la distribución adecuada de géneros de consumo y de servicios sociales que el Estado no está siempre en condiciones de suministrar (por ejemplo, en materia de sanidad, educación, cultura, recreo o transportes).

14. El intercambio y difusión de información sobre los métodos, posibilidades y limitaciones de las cooperativas en relación con la reforma agraria deberían ser estimulados por todos los medios posibles a fin de que el mayor número de países puedan beneficiarse de la experiencia adquirida.

R193 Recomendación sobre la promoción de las cooperativas, 2002
Recomendación sobre la promoción de las cooperativas

RECOMENDACIÓN: R193

Lugar: Ginebra

Sesión de la Conferencia: 90

Fecha de adopción: 03:06:2002

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 3 de junio de 2002, en su nonagésima reunión;

Reconociendo la importancia de las cooperativas para la creación de empleos, la movilización de recursos y la generación de inversiones, así como su contribución a la economía;

Reconociendo que las cooperativas, en sus diversas formas, promueven la más completa participación de toda la población en el desarrollo económico y social;

Reconociendo que la mundialización ha creado presiones, problemas, retos y oportunidades nuevos y diferentes para las cooperativas; y que se precisan formas más enérgicas de solidaridad humana en el plano nacional e internacional para facilitar una distribución más equitativa de los beneficios de la globalización;

Tomando nota de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86.^a reunión (1998);

Tomando nota también de los derechos y principios contenidos en los convenios y recomendaciones internacionales del trabajo, en particular el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930; el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948; el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949; el Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951; el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952; el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957; el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958; el Convenio sobre la política de empleo, 1964; el Convenio sobre la edad mínima, 1973; el Convenio y la Recomendación sobre las organizaciones de trabajadores rurales, 1975; el Convenio y la Recomendación sobre desarrollo de los recursos humanos, 1975; la Recomendación sobre la política de empleo (disposiciones complementarias), 1984; la Recomendación sobre la creación de empleos en las pequeñas y medianas empresas, 1998, y el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999;

Recordando el principio contenido en la Declaración de Filadelfia, según el cual "el trabajo no es una mercancía"; y

Recordando que el logro del trabajo decente para los trabajadores, dondequiera que se encuentren, es un objetivo primordial de la Organización Internacional del Trabajo;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la promoción de las cooperativas, tema que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación,

adopta, con fecha veinte de junio de dos mil dos, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre la promoción de las cooperativas, 2002.

I. AMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIÓN Y OBJETIVOS

1. Se reconoce que las cooperativas operan en todos los sectores de la economía. Esta Recomendación se aplica a todos los tipos y formas de cooperativas.

2. A los fines de esta Recomendación, el término "cooperativa" designa una asociación autónoma de personas unidas voluntariamente para satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales en común a través de una empresa de propiedad conjunta, y de gestión democrática.

3. Debería alentarse el desarrollo y el fortalecimiento de la identidad de las cooperativas basándose en:

a) los valores cooperativos de autoayuda, responsabilidad personal, democracia, igualdad, equidad y solidaridad, y una ética fundada en la honestidad, transparencia, responsabilidad social e interés por los demás, y

b) los principios cooperativos elaborados por el movimiento cooperativo internacional, según figuran en el anexo adjunto. Dichos principios son los siguientes: adhesión voluntaria y abierta; gestión democrática por parte de los socios; participación económica de los socios; autonomía e independencia;

educación, formación e información; cooperación entre cooperativas, e interés por la comunidad.

4. Deberían adoptarse medidas para promover el potencial de las cooperativas en todos los países, independientemente de su nivel de desarrollo, con el fin de ayudarlas a ellas y a sus socios a:

a) crear y desarrollar actividades generadoras de ingresos y empleo decente y sostenible;

b) desarrollar capacidades en el campo de los recursos humanos y fomentar el conocimiento de los valores del movimiento cooperativo, así como de sus ventajas y beneficios, mediante la educación y la formación;

c) desarrollar su potencial económico, incluidas sus capacidades empresariales y de gestión;

d) fortalecer su competitividad y acceder a los mercados y al financiamiento institucional;

e) aumentar el ahorro y la inversión;

f) mejorar el bienestar social y económico, tomando en cuenta la necesidad de eliminar todas las formas de discriminación;

g) contribuir al desarrollo humano durable, y

h) establecer y expandir un sector social distintivo de la economía, viable y dinámico, que comprenda las cooperativas y responda a las necesidades sociales y económicas de la comunidad.

5. Debería alentarse la adopción de medidas especiales que capaciten a las cooperativas, como empresas y organizaciones inspiradas en la solidaridad, para responder a las necesidades de sus socios y de la sociedad, incluidas las necesidades de los grupos desfavorecidos, con miras a lograr su inclusión social.

II. MARCO POLÍTICO Y PAPEL DE LOS GOBIERNOS

6. Una sociedad equilibrada precisa la existencia de sectores públicos y privados fuertes y de un fuerte sector cooperativo, mutualista y otras organizaciones sociales y no gubernamentales. Dentro de este contexto, los gobiernos deberían establecer una política y un marco jurídico favorables a las cooperativas y compatibles con su naturaleza y función, e inspirados en los valores y principios cooperativos que se enuncian en el párrafo 3, con miras a:

- a) establecer un marco institucional que permita proceder al registro de las cooperativas de la manera más rápida, sencilla, económica y eficaz posible;
- b) promover políticas destinadas a permitir la creación de reservas apropiadas, que en parte por lo menos podrían ser indivisibles, así como fondos de solidaridad en las cooperativas;
- c) prever la adopción de medidas de supervisión de las cooperativas acordes con su naturaleza y funciones, que respeten su autonomía y sean conformes con la legislación y la práctica nacionales y no menos favorables que las medidas aplicables a otras formas de empresa y de organización social;
- d) facilitar la adhesión de las cooperativas a estructuras cooperativas que respondan a las necesidades de los socios, y

e) alentar el desarrollo de las cooperativas como empresas autónomas y autogestionadas, en especial en los ámbitos donde las cooperativas han de desempeñar un papel importante o donde ofrecen servicios que, de otra forma, no existirían.

7. 1) La promoción de las cooperativas, guiada por los valores y principios enunciados en el párrafo 3, debería considerarse como uno de los pilares del desarrollo económico y social nacional e internacional.

2) Las cooperativas deben beneficiarse de condiciones conformes con la legislación y la práctica nacionales que no sean menos favorables que las que se concedan a otras formas de empresa y de organización social. Los gobiernos deberían adoptar, cuando proceda, medidas apropiadas de apoyo a las actividades de las cooperativas que respondan a determinados objetivos de política social y pública, como la promoción del empleo o el desarrollo de actividades en beneficio de los grupos o regiones desfavorecidos. Estas medidas de apoyo podrían incluir, entre otras y en la medida de lo posible, ventajas fiscales, créditos, subvenciones, facilidades de acceso a programas de obras públicas y disposiciones especiales en materia de compras del sector público.

3) Debería prestarse especial atención al incremento de la participación de las mujeres en el movimiento cooperativo en todos los niveles, en particular en los de gestión y dirección.

8. 1) Las políticas nacionales deberían, especialmente:

a) promover la aplicación de las normas fundamentales del trabajo de la OIT y de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, a todos los trabajadores de las cooperativas sin distinción alguna;

- b) velar por que no se puedan crear o utilizar cooperativas para evadir la legislación del trabajo ni ello sirva para establecer relaciones de trabajo encubiertas, y luchar contra las pseudo-cooperativas, que violan los derechos de los trabajadores, velando por que la legislación del trabajo se aplique en todas las empresas;
- c) promover la igualdad de género en las cooperativas y en sus actividades;
- d) promover la adopción de medidas para garantizar que se apliquen las mejores prácticas laborales en las cooperativas, incluido el acceso a la información pertinente;
- e) desarrollar las competencias técnicas y profesionales, las capacidades empresariales y de gestión, el conocimiento del potencial económico, y las competencias generales en materia de política económica y social de los socios, de los trabajadores y de los administradores, y mejorar su acceso a las tecnologías de la información y la comunicación;
- f) promover la educación y la formación en materia de principios y prácticas cooperativas en todos los niveles apropiados de los sistemas nacionales de enseñanza y formación y en la sociedad en general;
- g) promover la adopción de medidas relativas a la seguridad y salud en el lugar de trabajo;
- h) proporcionar formación y otras formas de asistencia para mejorar el nivel de productividad y de competitividad de las cooperativas y la calidad de los bienes y servicios que producen;
- i) facilitar el acceso de las cooperativas al crédito;

j) facilitar el acceso de las cooperativas a los mercados;

k) promover la difusión de la información sobre las cooperativas, y

l) tratar de mejorar las estadísticas nacionales sobre las cooperativas, con miras a su uso en la formulación y aplicación de políticas de desarrollo.

2) Estas políticas deberían:

a) descentralizar hacia los niveles regional y local, cuando proceda, la formulación y aplicación de políticas y disposiciones legales sobre las cooperativas;

b) definir las obligaciones jurídicas de las cooperativas en ámbitos tales como el registro, las auditorías financieras y sociales y el otorgamiento de licencias, y

c) promover en las cooperativas las prácticas óptimas de administración empresarial.

9. Los gobiernos deberían promover el importante papel que las cooperativas desempeñan en la transformación de lo que a menudo son actividades marginales de supervivencia (a veces designadas como "economía informal") en un trabajo amparado por la legislación y plenamente integrado en la corriente principal de la vida económica.

III. APLICACIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROMOCIÓN DE LAS COOPERATIVAS

10. 1) Los Estados Miembros deberían adoptar una legislación y una reglamentación específicas en materia de cooperativas, inspiradas en los

valores y principios cooperativos enunciados en el párrafo 3, y revisar esta legislación y reglamentación cuando proceda.

2) Los gobiernos deberían consultar a las organizaciones cooperativas, así como a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, para la formulación y revisión de la legislación, las políticas y la reglamentación aplicables a las cooperativas.

11. 1) Los gobiernos deberían facilitar el acceso de las cooperativas a servicios de apoyo con el fin de fortalecerlas y mejorar su viabilidad empresarial y su capacidad para crear empleo y generar ingresos.

2) En la medida de lo posible, estos servicios deberían incluir:

a) programas de desarrollo de los recursos humanos;

b) servicios de investigación y asesoramiento en materia de gestión;

c) acceso al financiamiento y la inversión;

d) servicios de contabilidad y auditoría;

e) servicios de información en materia de gestión;

f) servicios de información y relaciones públicas;

g) servicios de asesoramiento en materia de tecnología e innovación;

h) servicios de asesoramiento jurídico y fiscal;

i) servicios de apoyo al mercadeo y comercialización, y

j) otros servicios de apoyo, cuando proceda.

3) Los gobiernos deberían facilitar la creación de estos servicios de apoyo. Debería alentarse a las cooperativas y a sus organizaciones a participar en la organización y gestión de tales servicios y, cuando sea posible y apropiado, a financiarlos.

4) Los gobiernos deberían reconocer el papel de las cooperativas y sus organizaciones mediante el desarrollo de instrumentos apropiados que apunten a la creación y fortalecimiento de cooperativas a los niveles nacional y local.

12. Los gobiernos deberían adoptar, cuando proceda, medidas que faciliten el acceso de las cooperativas al financiamiento de sus inversiones y al crédito. Estas medidas deberían, en particular:

a) permitir el acceso a préstamos y otros medios de financiamiento;

b) simplificar los procedimientos administrativos, mejorar el nivel de los activos cooperativos y reducir el costo de las operaciones de préstamo;

c) facilitar la creación de un sistema autónomo de financiamiento para las cooperativas, incluidas las cooperativas de ahorro y crédito, banca y seguros, y

d) incluir disposiciones especiales para los grupos desfavorecidos.

13. Con miras a la promoción del movimiento cooperativo, los gobiernos deberían fomentar condiciones que favorezcan el desarrollo de vínculos técnicos, comerciales y financieros entre todas las formas de cooperativas, con el objeto de facilitar el intercambio de experiencias y la participación en riesgos y beneficios.

IV. PAPEL DE LAS ORGANIZACIONES DE EMPLEADORES Y DE TRABAJADORES Y DE LAS ORGANIZACIONES COOPERATIVAS, Y RELACIONES ENTRE ELLAS

14. Las organizaciones de empleadores y de trabajadores, reconociendo la importancia de las cooperativas para el logro de los objetivos de un desarrollo durable, deberían proponerse, junto con las organizaciones cooperativas, vías y medios de promoción de las cooperativas.

15. Cuando proceda, las organizaciones de empleadores deberían considerar la posibilidad de admitir como miembros a las cooperativas que deseen unirse a ellas y ofrecerles servicios de apoyo apropiados con las mismas condiciones y cláusulas aplicables a sus demás miembros.

16. Debería alentarse a las organizaciones de trabajadores a:

a) orientar y prestar asistencia a los trabajadores de las cooperativas para que se afilien a dichas organizaciones;

b) ayudar a sus miembros a crear cooperativas, incluso con el objetivo concreto de facilitar el acceso a bienes y servicios básicos;

c) participar en comités y grupos de trabajo a nivel internacional, nacional y local para tratar asuntos económicos y sociales que tengan repercusiones en las cooperativas;

d) contribuir a la creación de nuevas cooperativas y participar en las mismas, con miras a la creación o al mantenimiento de empleos, incluso en los casos en que se contemple el cierre de empresas;

e) contribuir en programas destinados a las cooperativas para mejorar su productividad y participar en los mismos;

f) fomentar la igualdad de oportunidades en las cooperativas;

g) promover el ejercicio de los derechos de los trabajadores asociados de las cooperativas, y

h) emprender otras actividades para la promoción de las cooperativas, inclusive en los campos de la educación y la formación.

17. Debería alentarse a las cooperativas y a las organizaciones que las representan a:

a) establecer una relación activa con las organizaciones de empleadores y de trabajadores y los organismos gubernamentales y no gubernamentales interesados, con miras a crear un clima favorable al desarrollo de las cooperativas;

b) administrar sus propios servicios de apoyo y contribuir a su financiamiento;

c) prestar servicios comerciales y financieros a las cooperativas afiliadas;

d) promover el desarrollo de los recursos humanos de las cooperativas, es decir, de los socios, los trabajadores y el personal directivo e invertir en dicho desarrollo;

e) favorecer el desarrollo de organizaciones cooperativas nacionales e internacionales y la afiliación a las mismas;

f) representar internacionalmente al movimiento cooperativo nacional, y

g) emprender otras actividades de promoción de las cooperativas.

V. COOPERACIÓN INTERNACIONAL

18. La cooperación internacional debería ser facilitada mediante:

a) el intercambio de información sobre políticas y programas que hayan resultado eficaces en la creación de empleo y la generación de ingresos para los socios de las cooperativas;

b) el impulso y la promoción de relaciones entre organismos e instituciones nacionales e internacionales que participen en el desarrollo de las cooperativas, con el fin de hacer posible:

i) el intercambio de personal e ideas, material didáctico y de formación, metodologías y obras de consulta;

ii) la compilación y utilización de material de investigación y de otros datos sobre las cooperativas y su desarrollo;

iii) el establecimiento de alianzas y asociaciones internacionales entre cooperativas;

iv) la promoción y protección de los valores y principios cooperativos, y

v) el establecimiento de relaciones comerciales entre cooperativas,

c) el acceso de las cooperativas a datos nacionales e internacionales sobre cuestiones tales como informaciones de mercado, legislación, métodos y técnicas de formación, tecnología y normas sobre productos, y

d) el desarrollo a nivel internacional y regional de directrices y leyes comunes de apoyo a las cooperativas, cuando proceda y sea posible, y previa consulta con las cooperativas y las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas.

VI. DISPOSICIÓN FINAL

19. La presente Recomendación revisa y reemplaza a la Recomendación sobre las cooperativas (países en vías de desarrollo), 1966.

ANEXO EXTRACTO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA IDENTIDAD COOPERATIVA ADOPTADA POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ALIANZA COOPERATIVA INTERNACIONAL EN 1995

Los principios cooperativos son pautas mediante las cuales las cooperativas ponen en práctica sus valores.

Adhesión voluntaria y abierta

Las cooperativas son organizaciones voluntarias, abiertas a todas las personas capaces de utilizar sus servicios y dispuestas a aceptar las responsabilidades de ser socio, sin discriminación social, política, religiosa, racial o de sexo.

Gestión democrática por parte de los socios

Las cooperativas son organizaciones gestionadas democráticamente por los socios, los cuales participan activamente en la fijación de sus políticas y en la toma de decisiones. Los hombres y mujeres elegidos para representar y

gestionar las cooperativas son responsables ante los socios. En las cooperativas de primer grado, los socios tienen iguales derechos de voto (un socio, un voto), y las cooperativas de otros grados están también organizadas de forma democrática.

Participación económica de los socios

Los socios contribuyen equitativamente al capital de sus cooperativas y lo gestionan de forma democrática. Por lo menos parte de ese capital es normalmente propiedad común de la cooperativa.

Normalmente, los socios reciben una compensación, si la hay, limitada sobre el capital entregado como condición para ser socios. Los socios asignan los excedentes para todos o alguno de los siguientes fines: el desarrollo de su cooperativa posiblemente mediante el establecimiento de reservas, de las cuales una parte por lo menos sería irrepartible; beneficiando a los socios en proporción a sus operaciones con la cooperativa; y el apoyo de otras actividades aprobadas por los socios.

Autonomía e independencia

Las cooperativas son organizaciones autónomas de autoayuda, gestionadas por sus socios. Si firman acuerdos con otras organizaciones, incluidos los gobiernos, o si consiguen capital de fuentes externas, lo hacen en términos que aseguren el control democrático por parte de sus socios y mantengan su autonomía cooperativa.

Educación, formación e información

Las cooperativas proporcionan educación y formación a los socios, a los representantes elegidos, a los directivos y a los empleados para que puedan

contribuir de forma eficaz al desarrollo de sus cooperativas. Ellas informan al gran público, especialmente a los jóvenes y a los líderes de opinión, de la naturaleza y los beneficios de la cooperación.

Cooperación entre cooperativas

Las cooperativas sirven a sus socios lo más eficazmente posible y fortalecen el movimiento cooperativo trabajando conjuntamente mediante estructuras locales, nacionales, regionales e internacionales.

Interés por la comunidad

Las cooperativas trabajan para conseguir el desarrollo sostenible de sus comunidades mediante políticas aprobadas por sus socios.

ANGEL BENJAMÍN CESTÓNI, de _____ años de edad, abogado, de este domicilio, portador de mi documento número _____ de identidad número _____, actuando en mi calidad de Vice Ministro de Transporte, calidad que compruebo con el Acuerdo Número Veinticuatro, de fecha veintitrés de diciembre de dos mil cuatro, publicado en el Diario Oficial Número _____ Tomo _____ de fecha _____, por medio del cual el Señor Presidente de la República Blas Antonio Saca González, me nombró Vice Ministro de Transporte, a partir del primero de enero de dos mil cinco, en adelante denominado "EL CONCESSIONE" y por otra parte, el señor _____, (generales), en mi calidad de _____, calidad que compruebo con _____, en adelante denominado "EL CONCESIONARIO", por medio de este instrumento otorgamos: **ANTECEDENTES. DECLARACIONES**

PREVIAS: I. Que debido a que el Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros es un Servicio Público, tal y como lo establece el artículo ciento diez inciso cuarto de la Constitución de la República, por ser este servicio un factor importante para el progreso económico y social para el Estado, éste último se encuentra en la obligación de regularlo, lo cual demanda una normativa legal y administrativa estatal, a fin de garantizarles a los usuarios, la eficiencia y seguridad en la prestación de dicho servicio. II.- Que según el artículo ciento treinta y uno bis de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, por el Contrato de Concesión de Servicio Público, el Estado a través de la institución correspondiente, concede temporalmente a una persona natural o jurídica, la facultad de prestar un servicio público, bajo su vigilancia y control y a cuenta y riesgo del concesionario. III.- Que con la finalidad de garantizar la continuidad, universalidad, seguridad, calidad, regularidad y generalidad del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, el Viceministro de Transporte, por medio de resolución número 01/2005 dictada a las ocho horas y treinta minutos del día cinco de abril de dos mil cinco, calificó de urgente, con base al artículo setenta y tres de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, la contratación directa del servicio mencionado, bajo las cláusulas y condiciones que más adelante se mencionan, favorables al interés público, dado que su postergación hubiere impuesto un grave riesgo al interés general, ya que se está en presencia de la prestación de actividades tendientes a satisfacer necesidades e intereses generales de la población. Que con base en el artículo ciento treinta y uno-Bis de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública y artículos treinta y dos y cuarenta y siete de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Reglamento aplicable, convenimos celebrar el presente **CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS**, el cual se registrá por las siguientes cláusulas: **CLAUSULA PRIMERA.- DOCUMENTOS CONTRACTUALES:** Forman parte integrante del presente contrato los siguientes documentos: Plan General Operativo; Anexo I: Plan Técnico - Operativo y su Apéndice 1, Anexo II: Características de las Unidades Autorizadas con sus respectivos Apéndices 1 y 2, estos dos últimos suscritos y autorizados por el Director General de Transporte Terrestre y Anexo III: Procedimiento a seguir en relación a los derechos de concesión cuando se haya solicitado un financiamiento de cualquier tipo, constituyendo garantía prendaria sobre una o más unidades autorizadas para la prestación del servicio concesionado o que se haya constituido un arrendamiento financiero. Queda entendido que por cada Ruta autorizada objeto del presente contrato de concesión, existe un Anexo I y un Anexo II, identificados individualmente para cada Ruta.

CLAUSULA SEGUNDA.- OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESION: Este contrato tiene por objeto la concesión dentro del marco jurídico, de parte del Viceministerio de Transporte, a favor de _____ de la prestación

del servicio público de transporte colectivo de pasajeros de carácter Urbano, Interurbano, Interdepartamental, etc.), por cuenta y riesgo del concesionario, quien garantiza la universalidad, seguridad, calidad, continuidad, regularidad y generalidad de la prestación del servicio público mencionado. Por término de la prestación de servicios (para satisfacer necesidades e intereses generales de la población) y bajo la vigilancia y control del concedente, se establecen en este contrato, las regulaciones y obligaciones especiales que en virtud del presente contrato de concesión, recaen sobre el Concesionario y que más adelante se relacionan.

CLÁUSULA TERCERA.- ASIGNACION DE RUTAS: Para la consecución del objeto del presente contrato de concesión, el CONCEDENTE, autoriza al CONCESIONARIO, el derecho de explotación de () líneas en la ruta (identificada con el número (inserte Número de Ruta Aquí), cuyo recorrido, horario y frecuencia y demás aspectos técnicos, se determinan en el Anexo I de este contrato, correspondientes a cada Ruta.

CLÁUSULA CUARTA.- PLAN TÉCNICO - OPERATIVO: Constituye el sistema mediante el cual el concesionario se obliga a operar las líneas autorizadas dentro de la ruta autorizada para suplir la demanda de la población usuaria del servicio, por tanto determina la capacidad técnica, el itinerario, recorrido, frecuencia y horario de cada ruta. Así mismo establece las paradas autorizadas, puntos de retorno y terminales. Este plan podrá ser modificado en cualquier momento por el CONCEDENTE, cuando así se requiera por la necesidad de preservar la funcionalidad y operatividad del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros, previa notificación al concesionario con quince días de anticipación. Para dar cumplimiento al Plan Técnico Operativo, el concesionario podrá agruparse o organizarse con otros concesionarios autorizados para la explotación del servicio dentro de la misma ruta, bajo el Sistema de Organización de Cohesión e Integración Empresarial y Economía Solidaria, Sistema de Línea Única o similar para distribución de ingresos, lo cual deberá hacerse del conocimiento del concedente por escrito.

CLÁUSULA QUINTA.- CANTIDAD DE UNIDADES AUTORIZADAS: Para la prestación del servicio público concesionado por medio de este instrumento, el concesionario ha sometido a aprobación del CONCEDENTE las unidades con las que pretende prestar dicho servicio, acreditando mediante los documentos correspondientes, la propiedad o tenencia que legalmente ostenta sobre las mismas. Tales documentos forman parte integrante del(los) Anexo (I) de este contrato. Las unidades autorizadas mediante las cuales se prestará el Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, en virtud de este contrato, están especificadas en el Anexo (I) de este contrato, en el cual se describen entre otros, las planas y características básicas de cada una con indicación de la fecha de vencimiento para la renovación de las mismas, de conformidad al Decreto Legislativo Quientos Cuarenta y siete de fecha diecisiete de diciembre del dos mil cuatro, publicado en el Diario Oficial Número __ tomo __ de fecha _____, las cuales deberán ser utilizadas exclusivamente para la prestación del servicio público colectivo de pasajeros en las rutas autorizadas.

CLÁUSULA SEXTA.- PLAZO: El presente Contrato de Concesión tendrá una vigencia de DIEZ AÑOS, contados a partir de la suscripción de este instrumento; este plazo podrá prorrogarse de conformidad con la legislación aplicable.

CLÁUSULA SEPTIMA.- TARIFFAS APLICABLES: En la prestación del servicio concesionado por medio de este documento, el concesionario se sujetará a las tarifas autorizadas por la autoridad competente, de acuerdo a la normativa legal vigente.

CLÁUSULA OCTAVA.- DERECHOS DEL CONCESIONARIO: EL CONCESIONARIO tendrá los siguientes derechos:

- 1.- Agruparse operativamente para la ejecución del presente contrato de concesión o fusionarse con otras personas naturales o jurídicas, con arreglo al ordenamiento legal vigente;
- 2.- Solicitar modificaciones y ampliaciones a los recorridos de su ruta, o reajustes a la cantidad de unidades autorizadas, de acuerdo a la capacidad técnica; previo estudio técnico por parte del Viceministerio de Transporte;
- 3.- A la gratuidad, celeridad, oportunidad y transparencia de los trámites relacionados con las modificaciones a los términos y estipulaciones de la concesión otorgada por medio de este instrumento;
- 4.- Cobrar y recibir, de los usuarios, la tarifa establecida legalmente para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros;
- 5.- Denunciar, ante el concedente, las violaciones a los derechos derivados de esta concesión; y
- 6.- Contratar libremente el personal operativo y administrativo para la prestación del servicio concesionado por medio de este instrumento.

CLAUSULA NOVENA.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO: El CONCESIONARIO se obliga a:

1. Cumplir con los términos y estipulaciones establecidas en este contrato de concesión y sus anexos, así como cumplir el ordenamiento jurídico vigente;
2. Prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros garantizando seguridad, calidad, continuidad y permanencia;
3. Respetar y cumplir el régimen tarifario legalmente establecido;
4. Cuidar y garantizar el buen funcionamiento y mantenimiento del servicio y cubrir eficazmente la demanda del mismo;
5. Presentar a la autoridad competente y dentro del plazo que le fueren requeridos, los estudios técnicos referentes a la operación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, de rentabilidad o cualquier otro que la autoridad respectiva considere pertinente;
6. Prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ruta autorizada, cumpliendo en forma irrestricta los horarios, itinerarios, recorridos, flota, frecuencia, paradas de buses, uso de terminales y demás especificaciones definidas en el Anexo I y en el Anexo II de este contrato;
7. Exhibir permanentemente el valor de la tarifa vigente, en un lugar visible dentro de cada una de las unidades autorizadas para operar el servicio en la ruta asignada, del tal manera que los usuarios puedan conocerla;
8. Cumplir con el plan técnico - operativo establecido para cada ruta, ya sea que ésta haya sido concesionada a una sola persona natural o jurídica, y/o que existan diversos concesionarios dentro de la misma ruta;
9. Contar con dos puntos de despacho o terminales como mínimo, uno al principio y otro al final de los recorridos definidos para cada ruta, con el objeto de llevar el control de frecuencias y recorrido de las unidades, según establecido en el(os) Anexo I, sin menoscabo de proveerse de los sistemas de control que le requiera el Concedente, con el fin de regular la frecuencia y recorrido de las unidades autorizadas;
10. Comportarse con el usuario y terceros en forma respetuosa y con el debido decoro;
11. Respetar la capacidad técnica autorizada, con su capacidad básica de operación establecida y una reserva mínima del 17.5% para la prestación del servicio en cada ruta asignada;

12. Respetar el origen y destino del recorrido certificado en la ruta por autoridad competente y las unidades autorizadas según el Anexo I (Plan Técnico Operativo).
13. Solicitar al CONCEDENTE, la autorización para aumentar el número de asientos en las respectivas unidades de transporte;
14. Cumplir con las decisiones y lineamientos operativos que emita el CONCEDENTE, con miras a la reformulación e integración de la red de transporte, mediante el establecimiento de nuevos recorridos, agrupamientos de rutas, supresiones y/o modificaciones de los existentes y cualquier otra medida necesaria para la eficiencia en la prestación del servicio de transporte de público colectivo de pasajeros.
15. Cumplir con las obligaciones asumidas con relación a las unidades autorizadas, y el acatamiento de las directrices y decisiones del CONCEDENTE, con relación a la cantidad y condiciones básicas mínimas (físicas y mecánicas) de las mismas;
16. Presentar declaración jurada a la autoridad competente, cuando se modifiquen las características básicas de la unidad del transporte público, entendiéndose éstas, el número de motor, número de chasis y otros para su autorización, e inscribir dichos cambios en el Registro Público de Vehículos, de conformidad a la legislación vigente;
17. Permitir las tareas de vigilancia, control, y fiscalización que ejerza el CONCEDENTE, suministrando toda la información requerida por éste y facilitando su acceso a instalaciones y archivos;
18. Velar que los conductores asignados a la prestación de los servicios, cuenten con la licencia vigente y la autorización para conducir vehículos del transporte público colectivo de pasajeros;
19. Llevar un registro de los conductores de las unidades que prestan el servicio de transporte público colectivo de pasajeros, con los datos que permitan su identificación y ubicación;
20. Velar y garantizar que las unidades autorizadas para la prestación del servicio público del transporte colectivo de pasajeros, deberán circular en el carril derecho y excepcionalmente utilizarán el carril izquierdo de la vía, utilizando éste último únicamente para sobrepasar otro vehículo, respetando la señalización determinada por la ley.
21. Presentar posteriormente la firma del contrato concesión la cantidad de unidades autorizadas y comprendidas en el mismo para la inspección de las condiciones básicas mínimas (Físicas y Mecánicas), características (Números de Chasis Vin, Chasis grabado, Número de Motor, etc.); por unidad de transporte según su tipo y clase de servicio.
22. Preservar el medio ambiente.

CLAUSULA DECIMA - PROHIBICIONES PARA EL CONCESIONARIO: Al CONCESIONARIO se le prohíbe realizar cualquiera de las actividades siguientes:

1. Ceder los derechos derivados de esta concesión;
2. Transferir, a cualquier título, los permisos de operación o de línea, que se hayan otorgado con base en esta concesión;
3. Utilizar para la prestación del servicio concesionado, unidades que no cuenten con la previa autorización del Concedente;

4. Participar o promover, directa o indirectamente, desórdenes en la vía pública;
5. Interrumpir el servicio concesionado, en violación a la legislación vigente;
6. Incurrir en forma reiterada en las infracciones contempladas en el Artículo Ciento Diecinueve-Gi de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
7. Todas las contempladas en el ordenamiento jurídico vigente.

CLAUSULA DECIMA PRIMERA.- DERECHOS DEL CONCEDENTE: El CONCEDENTE tendrá los siguientes derechos:

1. Modificar unilateralmente los recorridos, frecuencias, horarios, capacidad técnica de la ruta, tomando como base los respectivos estudios técnicos; cuando así se necesite para asegurar la eficiencia en la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, modificaciones que deberá notificar al concesionario con quince días de anticipación a la entrada en vigor de las modificaciones.
2. Dar por terminado el presente contrato, en forma total o parcial, por el incumplimiento de cualquiera de las cláusulas estipuladas en el presente contrato, con la aplicación de las sanciones correspondientes y haciendo efectivas las garantías respectivas.

CLAUSULA DECIMA SEGUNDA.- OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE: El CONCEDENTE en este mismo acto se obliga a lo siguiente:

1. Evitar y preservar al concesionario contra actividades de competencia desleal dentro de los términos y estipulaciones del presente contrato;
2. Efectuar en forma oportuna y eficiente los estudios técnicos relacionados con la modificación de las condiciones de la presente concesión;
3. Atender en forma gratuita, celeré y oportuna las solicitudes presentadas por los concesionarios;
4. Inspeccionar, controlar y vigilar el cumplimiento por parte del Concesionario de sus obligaciones en la prestación del servicio concesionado;
5. Aplicar la normativa legal, reglamentaria y demás providencias legales emitidas por las autoridades competentes, relativas a la prestación de los servicios, así como la de los aspectos vinculados al control y fiscalización de los mismos; y,
6. Supervisar la prestación del servicio concesionado por medio del personal que designe, quien tendrá las facultades de inspección y control.

CLAUSULA DECIMA TERCERA.- INTERVENCIÓN DEL SERVICIO CONCESIONADO: El concedente intervendrá el servicio concesionado en los casos determinados por el ordenamiento legal vigente.

CLAUSULA DECIMA CUARTA.- RESCATE: El rescate de la concesión se realizará tal y como lo estipula el artículo noventa y ocho de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, procederá por razones de interés público poniendo fin al contrato antes del vencimiento del plazo pactado.

CLAUSULA DECIMA QUINTA.- GARANTIA: El CONCESIONARIO ha constituido una garantía de fiel cumplimiento de las obligaciones derivadas de esta concesión por un monto de **CIENTOS DOLARES de los Estados Unidos de América** por unidad. El Concesionario se obliga a mantener vigente e íntegra

la expresada garantía, durante la vigencia de este contrato. La acreditación de la vigencia e integridad de la garantía resultará obligatoria para el concesionario cada vez que así lo solicite el concedente. Dicha garantía se hará efectiva ante las causales de intervención del servicio, de terminación del contrato y por el no pago de las multas establecidas en el régimen sancionatorio de la ley aplicable, y en todos los casos de incumplimiento a las obligaciones a cargo del concesionario, conforme el presente contrato, o que éste incurra en alguna de las prohibiciones establecidas en este instrumento a su cargo.

CLAUSULA DECIMA SEXTA.- TERMINACION UNILATERAL DEL CONTRATO DE CONCESION:

El CONCEDENTE podrá dar por terminado, el contrato de concesión antes del vencimiento del plazo pactado, especialmente y cuando se den las siguientes condiciones: (a) Cuando se compruebe falsedad de los datos o de la información suministrada en virtud de la suscripción del presente contrato de concesión que tengan carácter de declaración jurada, y/o que hubiesen sido determinantes para resolver su otorgamiento; (b) Si se declara la quiebra del CONCESIONARIO; (c) Si no se hubiere dado cumplimiento a las obligaciones o plazos fijados en este contrato o en la normativa general, referentes a garantía de cumplimiento de la concesión, características básicas mínimas (físicas y mecánicas) de la flota vehicular, así como el incumplimiento reiterado del plan técnico operativo comprendidas en el Anexo I de este contrato; (d) Cuando tuviese lugar la efectiva interrupción del servicio público referido a la misma, como consecuencia de un paro patronal o de cualquier otra medida de acción directa emanada de quien detenta la prestación del servicio. e) Cuando se haya trabado embargo sobre las unidades autorizadas para la prestación del servicio concesionado, o en caso de incumplimiento del contrato de arrendamiento financiero; y f) Cuando violente el ordenamiento legal vigente, siempre y cuando se haya comprobado tal violación mediante la respectiva imposición de sanciones o el respectivo juicio según sea la naturaleza de la trasgresión cometida y que ésta afecte directa o indirectamente el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato a cargo del concesionario. Todo lo anterior siempre y cuando no concorra caso fortuito. En caso de terminación del contrato de concesión, por ser un servicio público que debe prestarse de manera regular, universal y continua, el Concedente, determinará de manera inmediata, la forma en que se le dará cobertura a las rutas que resultaren no cubiertas, pudiendo dictar las medidas administrativas que estime necesarias para la continuidad o reestablecimiento del servicio.

CLAUSULA DECIMA SEPTIMA.- TERMINACIÓN VOLUNTARIA DEL CONTRATO: En base al artículo noventa y cinco de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, las partes contratantes podrán acordar la extinción de las obligaciones contractuales en cualquier momento, siempre y cuando haya cesado el grave riesgo de interés general, que dio origen a este contrato y no concorra otra causa de terminación imputable al contratista y que razones de interés público hagan innecesario o inconveniente la vigencia del contrato, sin más responsabilidad que la que corresponda en su caso, al servicio parcialmente ejecutado o a los bienes entregados o recibidos.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA. CONTROL Y VIGILANCIA. Corresponde al Viceministerio de Transporte, la inspección, control y vigilancia del cumplimiento por parte del concesionario, de sus obligaciones en la explotación del Servicio concesionado. Asimismo, la aplicación de la normativa legal, reglamentaria o

providencias que emanen del Viceministerio relativas a la prestación de los servicios, así como la de los aspectos vinculados al control y fiscalización de los mismos, estará a cargo del concedente, quien supervisará la explotación de la concesión por medio del personal que designe, quien tendrá las facultades de inspección y control. El concesionario deberá permitir y posibilitar las tareas de control y de fiscalización que ejerza el concedente, suministrando toda la información requerida por éste y facilitando su acceso a instalaciones y archivos.

CLÁUSULA DECIMA NOVENA: CONDICION RESOLUTIVA ESPECIAL APLICABLE EN CASO DE FINANCIAMIENTOS AL CONCESIONARIO: En caso que el concesionario solicite financiamiento de cualquier tipo, ante cualquier persona natural o jurídica, y constituya garantía prendaria sobre una o más de las unidades de transporte destinadas para el cumplimiento del objeto de este contrato, o en el caso de arrendamiento financiero y que de conformidad a la certificación extendida por el contador del acreedor, respecto de los estados de cuenta de aquél, estuviere en mora en el pago de cualquier obligación a cargo del concesionario, éste **ACEPTA EXPRESAMENTE** que se le aplicará, sin excepción, la normativa establecida en el ANEXO III denominado "PROCEDIMIENTO A SEGUIR EN CASO DE FINANCIAMIENTO", el cual está debidamente firmado por los suscriptores de este documento, y forma parte integrante del mismo.

CLÁUSULA VIGÉSIMA.- DOMICILIO ESPECIAL Y COMPETENCIA JUDICIAL: a) **CONDICIONES ESPECIALES:** Las partes señalan como domicilio contractual el de esta ciudad, a la competencia de cuyos tribunales se someten; b) **RELACIÓN CONTRACTUAL:** El presente contrato no genera relación de trabajo entre el personal de conducción, administrativo, profesional y de ninguna otra categoría que se encuentre afectado o vinculado a la prestación del servicio por parte del **CONCEDENTE** y del **CONCESIONARIO**. De común acuerdo se suscriben cuatro ejemplares del mismo tenor y a un solo efecto, en la ciudad de San Salvador a los <Inserte Fecha Hoy en letras Aquí> días del mes de <Inserte Mes Aquí> del año dos mil cinco.

Anexo III.

207 N

Procedimiento a seguir en relación a los derechos de concesión cuando se haya solicitado un financiamiento de cualquier tipo, constituyendo garantía prendaria sobre una o más unidades autorizadas para la prestación del servicio concesionado; o en su caso se haya realizado un arrendamiento financiero.

Si en virtud del contrato de concesión se ha autorizado una sola línea.

Cuando el concesionario haya solicitado financiamiento de cualquier tipo constituyendo garantía prendaria sobre la unidad autorizada para la prestación del servicio concesionado, o se constituya un arrendamiento financiero (leasing) estará sujeto a las siguientes reglas:

- a) Si el concesionario cae en mora en el pago de su obligación crediticia, o contractual el acreedor deberá notificar al concedente y;
- b) Si el estado de mora del concesionario diere lugar a una acción ejecutiva por parte del acreedor y se trabare embargo en la unidad dada en garantía y autorizada para la prestación del servicio concesionado, o se determinare el incumplimiento en el caso del arrendamiento financiero y en consecuencia se recuperare la unidad; el concedente dará por terminado el contrato de concesión tal y como lo establece la cláusula décima novena del contrato, y tomará las medidas administrativas y legales que garanticen la no interrupción del servicio público concesionado, debiendo inclusive, en su oportunidad, concesionar en carácter de urgencia al adquirente de la unidad dada en pago o adquirida por remate judicial, o en el caso de ser adquirida mediante un nuevo arrendamiento financiero.

Si en virtud del contrato concesión se ha autorizado más de una línea.

Cuando el concesionario haya solicitado financiamiento de cualquier tipo constituyendo garantía prendaria sobre una o varias unidades autorizadas para la prestación del servicio concesionado, o se constituya arrendamiento financiero (leasing) estará sujeto a las siguientes reglas:

- a) Si el concesionario cae en mora en el pago de su obligación crediticia, el acreedor deberá notificar al cedente, por medio del Viceministerio de Transporte, sobre tal situación y
- b) Si el estado de mora del concesionario diere lugar a una acción ejecutiva por parte del acreedor y se trabare embargo en una o varias de las unidades dadas en garantía y autorizadas para la prestación del servicio concesionado, o se determinare el incumplimiento en el caso del arrendamiento financiero y en consecuencia se recuperare la unidad; el concedente procederá a modificar el contrato de concesión, únicamente en lo que se refiere el Anexo II, y tomará las medidas administrativas y legales que garanticen la no interrupción del servicio público concesionado, debiendo inclusive, en su oportunidad, concesionar en carácter de urgencia al adquirente de la (s) unidad (es) dada (s) en pago o adquirida (s) por remate judicial o en el caso de ser adquirida mediante un nuevo arrendamiento financiero.

Reglas Generales:

Las notificaciones a que se refiere este Anexo se harán por escrito.

El concedente, por medio del Viceministerio de Transporte, dispondrá de una oficina o unidad con las siguientes atribuciones:

- a) Llevar un registro de los contratos de concesión del servicio público de transporte colectivo de pasajeros;
- b) Custodiar y resguardar los contratos de concesión vigentes;
- c) Llevar un registro actualizado de las notificaciones que los acreedores del concesionario realicen al Concedente, en virtud de lo establecido en el presente;
- d) Desarrollar los respectivos reglamentos, instructivos y manuales de funcionamiento.

Anexo, a fin de determinar oportunamente la aplicación de la Cláusula Décimo Novena del contrato o en su caso, la terminación del mismo; y

El concesionario acepta los términos de este documento bajo los conceptos antes expresados, comprometiéndose a incluir dentro de sus respectivos contratos de financiamiento las obligaciones aquí convenidas.



Estudio israelí. Más de la mitad de los vehículos llega al centro capitalino, lo que causa **trabazones** ▶ Mantenimiento es deficiente

Mal servicio por exceso de buses y desorden en rutas

Solución queda en el tintero

EXCESO de unidades del transporte colectivo, rutas de buses con recorridos similares, excesiva competencia con los microbuses y una flota de vehículos que supera con creces los 15 años de vida útil son algunos de los principales hallazgos del Estudio de Reestructuración del Transporte Colectivo, de la compañía israelí Tahal, finalizado en 2002 y cuyas recomendaciones nunca se cumplieron.

Según Saúl Castelar, jefe de la Unidad Técnica de Planificación del Viceministerio de Transporte (VMT), el análisis identificó que la flota disponible no está ajustada a la demanda real de transporte, por lo que existe una sobre demanda de buses en algunas zonas de la capital.

Saturación

"El estudio habla de que al menos se podrían sacar de circulación unas 700 unidades que no son necesarias en el área metropolitana", dijo el técnico. Castelar apunta que el problema de saturación es más evidente en las horas donde la movilización de personas es menor (entre las 9:00 a.m. y 3:00 p.m.), ya que los empresarios no disminuyen su número de unidades, y las mantienen como si fueran horas pico.

El informe muestra también la creciente competencia de los microbuses. Asimismo indica que en el país se le está dando una mayor preferencia al uso de los

transportes pequeños, cuando lo ideal sería apostar por la adquisición de unidades más grandes, para tener la mayor movilización de personas en el mismo recorrido.

A esto se le agrega la duplicación de esfuerzos al permitir el mismo tramo de recorrido a varias rutas de buses y microbuses.

Castelar comentó que de las 170 rutas de autobuses existentes, el 60 por ciento tiene como llegada principal el centro de San Salvador. El estudio sería reducirlo al 25 por ciento de vehículos.

Otro punto que recaló Tahal es que la mitad de los buses tiene más de 15 años de circulación. Una cifra alarmante si se compara con las tres mil unidades que realizan un promedio de dos millones de viajes por día.

Pero el documento no se centra sólo en el caos de vehículos. El informe refleja que hay un mal manejo de los operadores del tránsito, así como también hay una falta de mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades, lo que provoca una duración más corta de los insumos. "Hablamos de motores, llantas, gasolina y otros insumos que duran un tercio de lo que según ha establecido el fabricante", dijo Castelar.

Los especialistas sostuvieron que la mejor solución es realizar un trabajo integral con los empresarios, quienes deberían integrarse como cooperativas mayores para obtener un mayor acceso a mejorar las flotas.



Pésimo negocio ▶ Microbuses y buses en las mismas rutas es un error, según el estudio.

Para solventar la alta demanda de pasajeros que existe del oriente al poniente del Gran San Salvador, el Viceministerio de Transporte (VMT) ha planificado la instalación del "Metrobús". Saúl Castelar, del VMT, explicó que el sistema consiste en la ubicación de un tramo para recorrido exclusivo del transporte colectivo, cuyo origen se hallará en Santa Tecla y llegará hasta Soyapango, con el punto principal en el centro capitalino.

El viaje tendrá tres terminales de control y varias paradas para realizar los trasbordos de pasajeros provenientes de la periferia.

"La solución no es únicamente redistribuir rutas, sino buscar alternativas de sistemas que me permitan realmente ocupar el espacio de una manera más racional y eficiente", comentó Castelar.

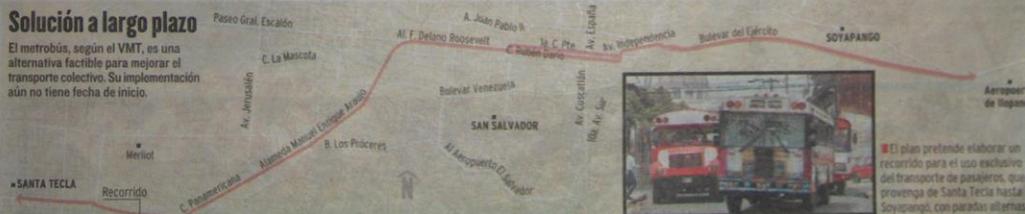
El proyecto aún no se pone en marcha, debido a la falta de unificación del sector transporte en cooperativas o asociaciones, ya que la mayoría de empresarios maneja entre dos y tres buses.



Ing. Saúl Castelar

Solución a largo plazo

El metrobús, según el VMT, es una alternativa factible para mejorar el transporte colectivo. Su implementación aún no tiene fecha de inicio.



El plan pretende elaborar un recorrido para el uso exclusivo del transporte de pasajeros, que provenga de Santa Tecla hasta Soyapango, con paradas alternas.



PENALIZACIÓN

Hasta ayer por la mañana, según el registro de la PNC de Tránsito, varias rutas capitalinas tenían más de un centenar de esquelas por el pasaje.

RUTA 29
● 314 RECARGOS
Cuenta con 134 unidades y hace el recorrido desde Ilopango, Soyapango y San Salvador.

RUTA 10
● 220 SANCIONES
Desde el kilómetro 10 y medio de la Troncal hasta la Colonia Vista Hermosa, en la capital.

RUTA 30
● 193 MULTAS
Comunica la zona de Zacamil, en Mejicanos, con el centro de San Salvador.

RUTA 9
● 189 CASTIGOS
Tiene el recorrido desde Ayutla hasta la zona de los principales hospitales.

Más de \$289 mil por multas a los buseros

En cinco días. La PNC ha impuesto 5,062 esquelas por el alza ilegal al pasaje. Unidades pertenecen a 64 líneas

Desde que el pasado viernes un sector de los transportistas decidió el aumento al pasaje, la PNC ha impuesto 5,062 esquelas por esta infracción catalogada de "muy grave" y seguridad vial.

El montador del Estado por este cúmulo de infracciones supera los 289 mil dólares. Cada falta es sancionada con \$57.14.

La cantidad en cuestión pareció no preocupar a Daniel Lemus, presidente de la Coordinadora Nacional del Transporte (CNT), organización a la que pertenecen las rutas sancionadas.

"Por el momento no hemos hablado sobre negociar ese punto (apelación de esquelas) porque lo que nos interesa es tratar otros asuntos que son más importantes", expresó para disipar cualquier duda sobre la posibilidad de pedir una condonación masiva de multas a la Asamblea Legislativa.

Sin embargo, varias empresarias de buses confían en



Quejas. Pobladores protestan por el incremento de la tarifa en una colonia de Soyapango.

que los legisladores cederán ante la petición del perdón.

"Al final nos van a poner a pelear con el pueblo, pero van a salir con lo mismo de la vez pasada cuando nos quitaron todas las multas. 'Verdad vos?', le dijo una mujer mientras codeaba a su compañera para que respondiera.

Mientras tanto, lo que ya iniciaron algunos buseros de la ruta 49A, a quienes les cerraron la calle en Soyapango, es la apelación de las multas en el Viceministerio de Transporte.

Según fuentes del VMT, en total son unos 50 reclamos presentados. César Flores Murillo,

subdirector de tránsito de la PNC, indicó que de 34 rutas que iniciaron la medida de presión, sólo 30 continuaban ayer con el esborno ilegal del pasaje.

En total, los buses multados desde el viernes pertenecen a 64 rutas; de ellas 43 son urbanas y el resto interdepartamentales.



Paro obligado. La ruta 49 tiene 36 unidades en servicio.

Usuarios impiden salida de colectivos por segundo día

Los residentes de la colonia La Campanera y el cantón El Limón protestaron de nuevo por el incremento del pasaje de la ruta 49, que hace su recorrido entre esta zona y el centro de Soyapango.

Por la mañana, perseros de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos (PDDH),

se presentaron para mediar entre las partes.

Los habitantes exigen que las unidades circulen hasta el centro de la capital por \$0.20. Los buseros argumentaron que sólo tienen permiso para hacerlo hasta el centro de la localidad.

Las pérdidas, según los transportistas, llegan a \$5,000 por la protesta.



Sin consenso. Transportistas insisten en el incremento.

El subsidio no saldría de los planes sociales

El Gobierno hace reacomodos para ayudar a la población.



Vamos a pagar ese dinero a los transportistas para que no le aumenten a la gente.

Antonio Saca, Presidente de la República.

Francisco Mula

El Presidente de la República, Antonio Saca, aseguró ayer que el dinero para subsidiar el diesel de los transportistas no saldría de los programas sociales que ha puesto en marcha.

La promesa de contribuir con \$0.40 por galón de combustible para los empresarios la mantiene firme e indica que los fondos saldrán del Fisco.

El compromiso del mandatario con los buseros equivale a desembolsar \$32 millones para ayudar a paliar la crisis generada por el alza mundial de los hidrocarburos.

El Gobierno explicó que, por el momento, no tiene definido a cuáles sectores les disminuirá el presupuesto, pero asegura que no tocará los planes en beneficio de la población.

"Lo que le he pedido al secretario Técnico es que no se vean afectados los programas sociales, especialmente Oportunidades y Red Solidaria", expresó el dignatario.

En total, los buses multados desde el viernes pertenecen a 64 rutas; de ellas 43 son urbanas y el resto interdepartamentales.

En total, los buses multados desde el viernes pertenecen a 64 rutas; de ellas 43 son urbanas y el resto interdepartamentales.

A pesar de la propuesta hecha por el Gobierno, los transportistas la rechazan y alegan que lo ofrecido no les resuelve el déficit que afrontan por el gasto de operaciones.

Los empresarios propo-

nen que el Ejecutivo les obligue a cobrar la tarifa de \$0.25 y que el Estado y la empresa privada incrementen en un 8% el salario mínimo de los trabajadores.

En total, los buses multados desde el viernes pertenecen a 64 rutas; de ellas 43 son urbanas y el resto interdepartamentales.



Microbuseros recibirán Subsidio

Primer acuerdo. El MOP y este sector del transporte firmaron un acuerdo para mantener la tarifa legal; a cambio, recibirán **\$0.30 por galón** de diésel consumido



Vocero ▲ Rodrigo Teos pertenece a la CNT.

No hay acuerdos con CNT

ALEJANDRA DIMAS
La Comisión Nacional de Empresarios del Transporte de Microbuses, conformada el martes y liderada por Catalino Miranda, de Fecoatrans, la principal gremial del sector, se comprometió ayer a no incrementar el precio del pasaje.

Después de dos jornadas de reuniones con el ministro de Obras Públicas, David Gutiérrez, ambas partes firmaron un documento para formalizar el pacto alcanzado.

De esta forma, 4,500 unidades quedaron obligadas a mantener la tarifa actual de \$0.23 y a cambio recibirán un subsidio de \$0.30 por cada galón consumido.

Según estimaciones, cada microbús gasta un promedio de 15 galones diarios; por lo tanto, el ingreso extra será de \$135 al mes de retribución y durante un año.

Al año, periodo para el cual se estableció el contrato, el Estado gastará poco más de siete millones de dólares en concepto de subsidio para el combustible.

"Esta es la aceptación de los empresarios de microbuses a la propuesta del Presidente Saca. En este momento se está desarrollando los mecanismos de control

que deberán ser aprobados por la Asamblea", comentó el titular de Obras Públicas, quien desconoce de dónde saldrán los fondos para financiar este gasto extra para el Estado.

Por su parte, Miranda dijo estar satisfecho con el logro.

Según las cifras del VMT, el 40 por ciento del parque de vehículos está formado

por microbuses. En el área metropolitana de San Salvador se concentra el 60 por ciento de estos vehículos.

"Definitivamente, los acuerdos son transitorios y todavía falta la aprobación, pero es un compromiso real. En este caso no sólo le estamos apostando a la subvención, sino al reordenamiento para poder ser rentables", manifestó el funcionario.

En el escrito, también figuraba la obligación de firmar el contrato de concesión o la renovación del actual para gozar del beneficio.

Los empresarios de la Coordinadora Nacional del Transporte (CNT) criticaron el acuerdo mencionado y aseguran que en sus negociaciones también buscaban el bienestar de sus colegas.

Indicaron que la intención del Gobierno es crear una división en el sector.

"Por primera vez se ha implementado una medida en la que estaba involucrado el sector microbuses o buses", indicó Genaro Ramírez.

Los microbuseros habían amenazado en días anteriores con un aumento de tarifa si no les daban un subsidio.

EL GREMIO DE ALIADOS

APOPA

SIN AUMENTO
Los microbuses de las rutas 38 D y F, de la zona norte, no aplicarán el aumento luego de lo firmado.

SANTA TECLA

NO AGREMIADOS
La 101B, 42D y 42B no pertenecían a ninguna asociación, pero desde el martes se integraron a la comisión.

SAN MARTÍN

OTRAS RUTAS
Tampoco estaban agremiadas las rutas 140, de la zona de San Martín, y 109, de Quezaltepeque.



Estable ▲ Los aglutinados en la Comisión del Transporte de Microbuses mantendrán el cobro en lo urbano, que es de \$0.23.

\$0.30 POR GALÓN
consumido recibirán los microbuseros con contrato para no implementar otro ajuste de tarifa similar al que ejecuta la CNT desde el viernes.



● CATALINO MIRANDA Fecoatrans

Temporal

"La medida es transitoria, pero además es un compromiso real y no sólo le apostamos a la subvención que están dando, sino al reordenamiento para que como empresarios seamos rentables"



● DAVID GUTIÉRREZ Ministro de Obras Públicas

Condiciones

"Recibirán 135 dólares por unidad y el mecanismo que se utilizará será el que apruebe la Asamblea. Para tener derechos, los concesionarios deberán suscribir la modificación a sus documentos vigentes"

ALEJANDRA DIMAS

Los integrantes de la Coordinadora Nacional del Transporte (CNT) se reunieron ayer de nuevo con el ministro de Obras Públicas, David Gutiérrez, pero no lograron afinar ningún punto.

Eduardo Mendoza, presidente de Aetmisal, la gremial de microbuses afiliada a la CNT, aseguró que de forma secreta recibieron una propuesta de Gutiérrez, que consistía en \$0.45 por galón consumido.

Esta asociación rechazó la subvención que horas antes habían acordado con el sector microbuses, representado por Fecoatrans.

Rodrigo Contreras Teos, vocero de la organización, confirmó que sólo aceptarán que a los microbuses se les pague el mismo monto que a los buses por el gasto diario de combustible.

Teos reiteró que mientras no haya un acuerdo con el Gobierno, no bajarán la tarifa.

Además proponen la legalización de los \$0.25, que algunas rutas cobran desde el viernes, o que el Estado asuma ese aumento.

El ministro no ahondó sobre lo hablado a puerta cerrada y aseguró que las reuniones continuarán hoy por la tarde.

Se limitó a decir que hubo acercamiento y se barajan nuevos planteamientos para superar la crisis.



EMELY DE LÓPEZ
"Se trata de la primera vez que realizarán la prueba de aprendizaje de 3o., 6o. y 9o. grado. Será la segunda semana de agosto"
EVALUACIÓN

ESTRATEGIA La ATP negó ser aliada del FMLN Pág. 18



VERSIONES ENCONTRADAS

Los buseros dicen que tendrán subsidio sin contrato, pero gobierno dice que es requisito.

FIRMA DE CONTRATO
El ministro sostiene que la compensación o fondos de gobierno no se pueden pagar mientras no hayan firmado el contrato de concesión.

SIN DISCUSIÓN
Genaro Ramírez dijo que la organización no cree en el documento que años atrás rubricaron otros que hoy están inconformes. Además expresó que no fue discutido.

DISONANCIA
El Ejecutivo asume que el pacto con los transportistas consiste en una subvención diferenciada de \$0.30 para microbuses y \$0.50 para todos los buses.

UNIFORME
Los transportistas asegura que la propuesta que discutieron en la mesa era de \$0.50 para ambos sectores y que no aceptarán menos.

Sin compromiso. Las rutas continuarán con el cobro de \$0.25, según los transportistas, ya que no han ordenado lo contrario a las gremiales socias de la CNT.



"El acuerdo (\$0.30) fue con las asociaciones de la nueva asociación de microbuses"

David Gutiérrez
Ministro de Obras Públicas



"Es un subsidio de 50 por galón por combustible que, aunque no es el mejor, aceptamos"

Genaro Ramírez
CNT

\$0.50 POR GALÓN
recibirán los buseros por un máximo de 25 galones por día, lo que equivale a \$135 mensuales. Los microbuses tendrán 20 menos.

Contrato mantiene diferencias

Sin acuerdo. La CNT dice que buses y microbuses tendrán un subsidio de **\$0.50**, pero el Estado asegura que los últimos tendrán **\$0.30**. Además exigen que estén legales

ALEXANDRA DIMAS

De nuevo, la Coordinadora Nacional del Transporte (CNT) y el Gobierno hablaron lenguajes distintos. El acuerdo anunciado en horas de la tarde para resolver el alza al pasaje consistía en una subvención de \$0.50 por galón hasta un máximo de 25 por bus y día. Hasta ahí todo bien. Sin embargo, cuando se ahondó en la letra pequeña llegaron las diferencias. El ministro

de Obras Públicas, David Gutiérrez, difería con los transportistas sobre los términos del pacto verbal.

Genaro Ramírez, de la CNT, aseguró que decidieron aceptar la propuesta que les hizo el Ejecutivo de pagarles \$0.50 por galón. Para los microbuses sería la misma cantidad, pero con 15 galones por día como límite.

"Es una compensación que, aunque sabemos que no es la mejor de 50 centavos por galón de combustible, hubo otra serie de negociaciones y esperamos que cumpla con esos aspectos", dijo Ramírez.

Los transportistas aseguran que con el monto será como cobrar \$0.22 por el pasaje.

Discordancia

Pero Gutiérrez asegura que para la subvención de los microbuses se elevarán los \$0.30 por galón que se logró con la Comisión Nacional de Empresarios del Transporte de

Microbuses, dirigida por Catalino Miranda. Además se otorgarán fondos mientras los beneficiarios no hayan firmado el contrato de concesión.

"El acuerdo con los microbuses fue con todas las asociaciones presentes que han firmado esta nueva asociación confirmada por empresarios de microbuses", manifestó.

Pero el representante gremial repitió que la firma no es punto de discusión.

"En ningún momento se habló de contrato, dijimos que se iba a analizar el susodicho contrato, nadie quiere firmarlo y vamos a buscar una figura de entendimiento para tratar de superar ese tema", reiteró Ramírez.

Es decir, las partes se encuentran en el mismo punto que hace dos semanas: el contrato pone en la cuerda floja el entendimiento.

Mientras tanto, el alza del pasaje continúa y ayer dos rutas, 103 y 103B, de Santa Tecla no circularon por el acoso de la PNC.



Arnulfo Ramírez

La 29 sigue con los \$0.25

La ruta 29 Acopatt, que presta servicio desde San Bartolo a la capital y viceversa, no bajará la tarifa de \$0.25.

Los directivos de la ruta aseguran que debido al gasto que han incurrido para renovar unidades, les resulta insuficiente el cobro autorizado de \$0.20. Además, Ricardo Polanco, de Coset, expresó que no había compromisos para que las demás rutas bajen el \$0.05 adicional.



Esquelas

Buseros, los más infractores

En la mira. Sólo dos de cada cien vehículos pertenecen al transporte colectivo, pero les imponen una de cada cinco multas. Para microbuseros, como Catalino Miranda, el 80% son exageradas

La PNC impone más de 400 sanciones diarias

En proporción, los motoristas del transporte colectivo reciben más castigos que los conductores de carros particulares. En casi dos años, a los buseros se les ha multado cerca de 63 mil veces.

Tipo	Nivel	Pagadas	En Recurso de Inconformidad	Pendientes de pago	Total por tipo y nivel
Carga	Leves	639	11	234	884
Carga	Graves	381	4	302	693
Carga	Muy graves	57	2	115	174
Tránsito	Leves	63,184	166	37,140	100,490
Tránsito	Graves	35,663	654	27,589	63,926
Tránsito	Muy graves	49,909	1,720	33,964	85,593
Transporte	Leves	3,712	46	7,028	10,786
Transporte	Graves	8,361	391	17,163	25,915
Transporte	Muy graves	8,670	7,859	9,423	26,153
Totales		170,802	10,852	132,959	314,613

FUENTE: PNC

Datos de junio 2003 a junio 2005

ALEJANDRA DIMAS/J.R.

A pesar de que el transporte público de pasajeros con apenas 12 mil unidades representa el 2.5 por ciento de un parque vehicular estimado en cerca de medio millón, una de cada cinco esquelas impuestas por la policía entre junio de 2003 y el 30 del mes pasado fue aplicada a los conductores de buses y microbuses, según el informe del Viceministerio de Transporte (VMT).

El reporte, que no toma en cuenta las más de seis mil esquelas impuestas este mes por el incremento ilegal al pasaje, contabiliza casi 63 mil infracciones cometidas por parte de este sector; es decir, una unidad de transporte ha recibido, en promedio, cinco sanciones en el periodo mencionado.

Según el director de tránsito del VMT, Eduardo Martell, el estacionamiento en lugares no autorizados para recoger a los pasajeros, conducir con las puertas abiertas o estacionarse más tiempo del debido en una parada establecida son las infracciones más comunes de los motoristas.

Dentro de las sanciones catalogadas como "muy graves", la alteración de la tarifa, con 12,636, encabeza este tipo de faltas.

Este incremento se explica, en parte, por la decisión de los transportistas de aumentar la tarifa a \$0.20 a mediados del año pasado y que conllevó un alza de sanciones hasta que fue avalada por el Gobierno, en octubre pasado.

A diferencia de los conductores particulares, que reciben más sanciones leves, los motoristas del transpor-

EL PROCESO DE APELACIÓN

Los conductores no son muy propensos a apelar las esquelas impuestas.

1 UNA OPCIÓN

Cualquier persona que recibe una multa tiene el derecho de apelar si considera que hubo irregularidades.

2 EL RECURSO

Para cuestionar una sanción, el afectado tiene cinco días hábiles para ir a la oficina jurídica, en el VMT.

3 ESTUDIO

Esta instancia verifica si el señalamiento procede o no. Si es negativo, se desestima el recurso presentado.

4 RESOLUCIÓN

Si procede, pasa a manos del área jurídica para su análisis. Los expertos tienen tres días para decidir.

te cometen infracciones catalogadas como "graves" y "muy graves", de acuerdo al mismo informe.

Un total de 52 mil multas pertenecen a esta categoría frente a las cerca de 150 mil sanciones de los vehículos livianos.

Los empresarios del sector son conscientes de las irregularidades, aunque hablan de arbitrariedades por parte de las autoridades.

Guillermo Rosales, pre-

(Pasa a la página 18)***



Infracción ■ Parar a recoger pasajeros en cualquier lado es algo común en la capital.



Falta ■ Viajar sin protección es una de las más graves. Está penalizada con 300 colones.



(Viene de la página 16)

DISTINTOS PUNTOS DE VISTA

sidente de la Ruta 8, considera que algunas sanciones no tienen razón de peso. Cita como ejemplo aquellas impuestas por la falta de extinguidor de incendios o los triángulos de peligro.

Arbitrario

Catalino Miranda, presidente de Fecoatrans, gremial que firmó un acuerdo con el Gobierno para el subsidio de \$0.30 al galón de diésel consumido, va más allá que su colega.

"El 80 por ciento de las multas son exageradas", indicó, y añadió que muchas de ellas deberían ser anuladas de la Ley de Tránsito.

Pararse más tiempo de lo establecido, explicó Miranda, no debería ser sancionado en la medida que en la ley no se indica un tiempo determinado para las paradas.

De igual manera respondió cuando las sanciones llegan por estacionarse separado de la acera.

"Ningún PNC anda midiendo cuanta es la separación de la cuneta", indicó el principal representante del sector de microbuses.

Ricardo Polanco, de la gremial del sector de buses, parece más pragmático y se inclina por pagar las multas, sobre todo, las últimas impuestas por el incremento a la tarifa.

"Estamos casi conscientes de que nos va a tocar pagar", indicó Polanco, quien no obstante afirmó que van a realizar todo un trabajo legal para "tratar de reducir la cantidad de esquelas".

En dos años, el transporte de pasajeros ha cancelado algo más de 20 esquelas. Sin embargo, se han desatendido de otras 35 mil. En una cantidad inferior, ocho mil casos, han presentado recurso.



● EDUARDO MARTELL
Director de Tránsito



● CATALINO MIRANDA
Presidente de Fecoatrans



● RICARDO POLANCO
Presidente de Acoaset

Más apelaciones

Las faltas más frecuentes, como viajar con puertas abiertas y parar en zonas no autorizadas, son también en las que más recurren los empresarios del transporte.

Vacío legal

Para él, el 80 por ciento de las esquelas es exagerado. Algunas, como estacionar alejado de la cuneta, deberían eliminarse... no hay PNC que mida esa distancia.

Pagar menos

Es consciente de que les va a tocar pagar algunas esquelas. No obstante, espera minimizar el impacto económico y apelar todas aquellas que sean arbitrarias.



Sin orden ▲ Unos policías tratan de agilizar el paso de vehículos en una calle capitalina.

Microbuseros exigen \$0.50 por cada galón

► Tres asociaciones dicen que el acuerdo con Catalino Miranda **no es válido**

ROSA MARÍA PASTRAN

Tres gremiales de microbuseros, que dicen aglutinar a más de 100 rutas en todo el país, negaron que el sector haya aceptado recibir los \$0.30 de compensación por galón de diésel que ofrece el Gobierno.

Según aclararon los líderes de Astrao, Aetmisa y Casit, el acuerdo que la semana pasada firmó Catalino Miranda solo incluye a Fecoatrans, ya que ellos están organizados en la Coordinadora Nacional de Transporte (CNT).

"No consideramos lógico que se llegue a acuerdos con una sola gremial, porque son varias las que existen a nivel nacional. No se nos tomó en cuenta", dijo Sergio Fuentes, de Casit.

Por esa razón, los microbuseros exigen que se les entregue un subsidio igual que al sector de los buses, es decir, \$0.50 por galón de diésel.

Su argumento es que "el precio del combustible es

igual para buses y microbuses en las estaciones de servicio".

Por esa demanda, presentaron una solicitud ante la Asamblea, con el respaldo del PCN.

Desacuerdo

El grupo de transportistas dejó claro que desconocen a Catalino Miranda, quien es empresario de la Ruta 42.

"Nos sorprende que en una negociación oscura y debajo de la mesa, el ministro firme un acuerdo con un personaje que ni siquiera estuvo en la mesa de negociación de la tarifa", expresó Eduardo Mendoza, representante de Aetmisa, en clara alusión a Miranda.

Genaro Ramírez, presidente de AEAS, quien se encontraba en la conferencia informativa, tuvo palabras más duras.

"Fue una maniobra de 'divide y vencerás' con el personaje más corrupto de la historia del transporte. Es el delincuente más grande", acusó.



Divergencia ▲ Agrupaciones desconocen el pacto.

Ley de tránsito está parada



▲ Nelson García, del FMLN.

ALEXANDRA BONILLA

La Comisión de Obras Públicas de la Asamblea Legislativa no ha avanzado en las reformas que pretende hacer a la Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial.

A inicios de este año, los legisladores fueron a un hotel de montaña para tratar a fondo el proyecto, el cual incluye el estudio de las sanciones de tránsito. Sin embargo, desde hace meses no han vuelto a tratar el tema.

El presidente de la Comisión, Nelson García,

acepta que el proyecto está paralizado.

"Hemos tenido demasiados temas y después se nos vino encima lo del alza de transporte", justificó el farabundista.

El efemelenista opina que se debe cambiar la imposición de multas para incluir un matiz educativo.

García también aceptó que hay ambigüedades con respecto a la imposición y aplicación de las sanciones administrativas que están incluidas en la normativa.

Su colega del CDU,

Fernando González, cree que las sanciones son demasiado suaves y que se debería revisar la posibilidad de aumentarlas para hacerlas más drásticas.

González agregó que la cantidad de infracciones que acumulan los conductores también son culpa del Ejecutivo.

"Si el Viceministerio de Transporte quisiera, mandaría una propuesta de ley. Ellos tienen esa posibilidad. No debería de señalarlos a nosotros si hay incongruencias en la normativa", aseguró González.

ENTRAMPAMIENTO

Los diputados de diferentes partidos quieren discutir el lunes la redacción del decreto para subsidiar a los transportistas. El documento que presentó ARENA no agradó a todos.

Art 3.- El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, deberá establecer los montos que se requieran periódicamente a ser transferidos a los concesionarios del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, en cumplimiento del presente Decreto.
La transferencia de los recursos a que se refiere el inciso que antecede estará sujeta a las disponibilidades presupuestarias para atender este requerimiento.



Beneficiados La compensación sería entregada a autobuses y microbuses.

FRENO

ACLARACIÓN

Algunos partidos no apoyaron el borrador del decreto porque no especificaba la cantidad de dinero que se entregaría por el consumo de combustible.

SUBSIDIO

\$0.50

POR GALÓN

es el dinero que el Gobierno pactó que devolvería a los buseros.

Saca a favor de cambiar los términos

El Diario de Hoy

Para el Presidente de la República, Elias Antonio Saca, no es punto de honor que los transportistas firmen un contrato para tener derecho a recibir el subsidio al diésel.

"Si el convenio actual, que ha presentado Obras Públicas, tiene algunas dificultades para los transportistas, hay que discutirlo. Pero en el convenio debe quedar claro que, primero, es una concesión del Estado a un privado. Segundo, que debe el Estado resolver el tema de las rutas y las entregas de estas concesiones; por lo tanto, yo no veo ningún problema", dijo Saca.

El mandatario también habló como máximo líder de ARENA.

Reconoció que fueron sus diputados los que presentaron la iniciativa y, si había que negociar para sustituir el contrato por convenio, "estamos listos para hacerlo".

Saca pidió a los empresarios de buses no tener miedo al acuerdo que firmarian para recibir los \$0.50 por galón.

Según el gobernante, lo que se busca es ordenar el sistema de transporte. "De nada sirve estar subsidiando si no reordena-

EN AGENDA

- La Comisión de Obras Públicas discutirá el próximo lunes la redacción del decreto que dará vida al subsidio.
- ARENA lanzará ese día su propuesta.
- El FMLN quiere que el ministro de Obras Públicas, David Gutiérrez, explique de dónde saldrán los fondos.
- El PCN apoyaría el decreto si éste expresa los acuerdos que alcanzó el Gobierno con los buseros.

mos", comentó Saca.

El dignatario espera que la Asamblea Legislativa apruebe lo antes posible el decreto especial. "Los fondos están listos!", aseguró, sin entrar en mayores detalles.

El Ministerio de Hacienda tendría que hacer el primer desembolso durante los primeros días de agosto.

Pero, en el caso que los empresarios no hayan firmado el convenio, según el Saca, no se podrán hacer las transferencias económicas.



● JULIO GAMERO Diputado de ARENA

Cambio

"El concepto de contrato le da picazón a los empresarios; por eso lo cambiaremos a 'convenio'. ¡Es cosa de semántica! ¡No renunciamos al reordenamiento!"



● NELSON GARCÍA Legislador del FMLN

Dificultad

"Lo que pasa es que la Ley de Licitaciones habla de que se debe firmar un contrato. Hay que ver qué dice la Ley de Transporte, que es una ley especial"



● GENARO RAMÍREZ Presidente de AEAS

Intransitable

"No puedo expresar mi opinión sin que hayamos consultado al resto de socios. ¡Ellos (el Gobierno) hicieron una promesa que no han cumplido!"

Buseros firmarían un convenio por subsidio

Reforma. La fracción de ARENA quiere **sustituir** la palabra "contrato" ▶ FMLN cree que el cambio **no** se puede hacer

El Diario de Hoy

Para Julio Gamero, diputado de ARENA, si a los empresarios de buses "les da picazón y alergia" la obligatoriedad de firmar un "contrato" para poder recibir el subsidio del diésel, entonces la bancada propondrá que se cambie el término por "convenio".

De acuerdo con este parlamentario tricolor, el compromiso que adquirirían los transportistas al suscribir el acuerdo es a someterse a un reordenamiento.

"¡A eso no estamos renunciando!", aclaró el legislador.

Es fue uno de los puntos que entrampó la aprobación del decreto que permitirá la transferencia de fondos por consumo de combustible.

De acuerdo con un abogado que pidió no ser identificado, al eliminar "contrato" del decreto, los empresarios no tendrían que acudir a los tribunales en el caso que incumplan el pacto.

"El convenio tiene menos peso jurídico. Es nada más entre dos partes y no es obligatorio ante los tribunales", explicó la fuente.

Por eso es que Nelson García, parlamentario del FMLN, ve complicado que se cambie esta denominación.

Y más, aún porque la Ley de Adquisiciones y Contrataciones expresa que para que el Gobierno concesione un servicio se debe hacer por medio de un contrato.

"Lo que hay que hacer es deducir si la especialidad de la Ley de Transporte no obliga a firmar contrato", dijo el efemelenista en alusión a que el Artículo 129 de la Ley Vial, expresa que prevalece sobre las demás normas.

Regulación

El Presidente de la República, Elias Antonio Saca, está de acuerdo con que los empresarios firmen un convenio (ver nota adjunta).

Otra de las razones por las cuales no se avaló el acuerdo legislativo fue que el borrador del decreto que presentó ARENA no fijaba el monto que se debía entregar por el consumo del hidrocarburo.

"En el nuevo escrito se expresará que son 50 centavos de dólar que hay que entregar por galón", aseguró el tricolor.

Genaro Ramírez, presidente de la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS), no quiso comentar sobre la iniciativa, a pesar que pasó toda la tarde del jueves en la sala de sesiones legislativa.



El plan El Presidente está dispuesto a negociar.



Inseguridad • Rutas capitalinas son las más afectadas.

Transportistas tienen sistema de vigilancia

► La medida les genera más costos, pero suplen la ausencia de seguridad policial

JORGE BELTRAN

Para suplir la ausencia de seguridad policial en el transporte colectivo, varios empresarios han creado sus sistemas de vigilancia.

Aunque las medidas les generan gastos de operación extras, brindan un poco de seguridad a empleados y usuarios, argumentan algunos transportistas.

Hasta el 19 de julio, un total de 51 motoristas y cobradores ha sido asesinado en hechos delictivos.

Pero eso es una medida de la que sólo pueden echar mano las empresas o cooperativas grandes, no así las pequeñas, como la mayoría del interior del país.

A los pequeños empresarios sólo les queda cumplir religiosamente con las cuotas impuestas por los vándalos, y así no arriesgar la vida de sus empleados.

"No les queda otra salida que cumplir y quedarse callados", afirmó Catalino Miranda, representante de Federación de Asociaciones de Cooperativas de Empresarios Transportistas Salvadoreños (Fecoatrans).

Por el gran número de aglutinados, a Fecoatrans se le facilita disponer de seguridad propio.

Varios vehículos suelen

dar seguimiento, al azar, a las unidades.

En caso de detectar algo anormal en las unidades, son esos custodios los que reaccionan o llaman a la policía.

Hace varias semanas, alguien alertó que una Coaster se había salido de la ruta y que transitaba por la Calle al Volcán. Los custodios comenzaron la búsqueda hasta localizarla.

Necesidad

Hecho eso, la obligaron a detenerse. Para fortuna, tanto empleados y pasajeros lo advirtieron que sólo era un desvío de ruta para evadir un congestionamiento.

Según Miranda, la idea surgió luego de que una de las cooperativas afiliadas a Fecoatrans sufriera los asesinatos de nueve empleados en menos de un año.

Sin dudarlo, varios empresarios asienten que la delincuencia les genera gastos extras de operación.

Sin vacilar critican que las autoridades no hagan algo que realmente disminuya la cantidad de los homicidios y las extorsiones de las que son objeto.

Los afectados piden a las autoridades que se esmeren en combatir el problema, así como lo hicieron en el caso de los secuestros.

Luz verde. La Asamblea Legislativa **facultó** al Ministerio de Hacienda **trasladar fondos** al MOP para **estabilizar la tarifa** ▶ La firma del **contrato de concesión** será el requisito

Aprueban subsidio al pasaje

ROSA MARÍA PASTRÁN

La Asamblea Legislativa avaló ayer, con 53 votos, la transferencia de fondos desde el Ejecutivo hacia los transportistas, y así mantener el precio de la tarifa del pasaje.

La bancada legislativa del FMLN se abstuvo de acompañar el acuerdo.

La disposición, que originalmente no estaba incluida en la agenda de la sesión plenaria, fue presentada por el diputado tricolor Julio Gamero.

Su compañero de bancada, Juan Miguel Bolaños, miembro de la Comisión de Hacienda, detalló los pormenores del decreto.

De acuerdo con el legislador, a los buseros se les pagará \$375 al mes por el diésel que consuman.

Bolaños se encargó de explicar cómo se llegó a ese cálculo.

El decreto parte de que se entregará a cada empresario \$0.50 por cada galón de combustible utilizado, pero con un límite de 25 galones por día.

En el caso de los microbuseros, el subsidio mensual asciende a \$135.

Para ellos, el Gobierno otorgará \$0.30 centavos hasta un máximo de 15 galones de diésel por día.

De esa manera, declaró el legislador, se espera que los precios del pasaje del transporte público no se incrementen.

La redacción del decreto esta vez sí convenció a las

fracciones del PCN, PDC y el bloque legislativo del CDU, PPSC y FDR.

La semana pasada, la iniciativa se frustró debido a la incomformidad de algunas gremiales de buseros.

Además, la votación fue detenida, ya que los partidos de oposición consideraron que el texto no presentaba claridad en cuanto al monto que se concedería a los transportistas y a las fuentes de financiamiento.

Para el diputado Nelson García, del Frente, este tipo de repite en el proyecto que se aprobó ayer.

"No es una salida real al problema. La propuesta debe responder a los intereses del usuario y no servir de mecanismo para la firma del contrato", reclamó.

García también consideró que junto al decreto del subsidio debía aprobarse una reforma a la Ley de Presupuesto General, para crear una nueva partida en la cual se resguarden los fondos que luego se trasladarán a los buseros.

En marcha

El ministro de Hacienda, Guillermo López Suárez, explicó el lunes anterior a los parlamentarios el origen de los recursos que financiarán la medida gubernamental.

Las autónomas Cel, CNR y CEPA adelantarán una parte de las utilidades que generarán en lo que resta del año.

Asimismo, se tomará dinero de los ahorros en las



Atento ▶ William Cáceres, de ATP (a la derecha), escucha a Nelson García, del FMLN, y a diputados del PCN.

A BUSEROS
\$375
AL MES

Es la cantidad que el Gobierno concederá mensualmente a los transportistas por el consumo de diésel. Para los microbuseros será de \$135.

COSTO
\$14
MILLONES

Tendrá que desembolsar el Estado a los transportistas. Los fondos saldrán de la reforma fiscal, las autónomas y la política de austeridad.

carteras estatales —gracias al plan de austeridad— y de la reforma fiscal.

Con este mecanismo, se obtendrá \$14 millones para

financiar la medida en los próximos cinco meses.

La firma del contrato de concesión será el requisito que los empresarios debe-

rán cumplir, según el decreto, que sólo estará vigente por un año.

En la redacción final se suprimió la intervención de

la Fiscalía General en los casos en que los usuarios incurran en actos de corrupción, como alterar o falsificar facturas.



Reglas ▶ El decreto también regula las visitas al Parlamento.

Diputados acuerdan Reglamento

▶ La nueva norma interna del Congreso tuvo el aval de todas las bancadas

ROSA MARÍA PASTRÁN

Los diputados que retoman las riendas de la Asamblea Legislativa a partir del 1 de mayo de 2006 contarán con un nuevo marco regulatorio que delimitará sus actividades.

Ayer, en la sesión plenaria, los parlamentarios aprobaron por unanimidad

el nuevo Reglamento Interno de la institución.

La discusión de los 159 artículos que contiene el documento duró seis horas.

Aunque en teoría el documento contaba con el visto bueno de todas las fracciones políticas, a última hora algunas bancadas promovieron algunos cambios. Al artículo 11 se le agre-

gó la palabra "podrán", a iniciativa de la representación de ARENA.

Con esta redacción, se deja abierta la posibilidad de que las fracciones que puedan sustituir a sus delegados ante la junta directiva del Congreso.

En la propuesta original se establecía que "los integrantes durarán en su cargo todo el período legislativo".

El punto llegó a prolongar a tal grado la discusión que fue votado hasta el final

de la aprobación. Roberto Angulo, legislador pencesta y miembro de la subcomisión que trabajó en la elaboración de la nueva normativa, celebró haber llegado a la meta.

"Lo que hoy estamos presentando es mejor a lo que teníamos", dijo el también ex presidente de la Asamblea Legislativa.

El nuevo reglamento también regula la presencia de los ciudadanos en las sesiones plenarias.