

T
343.093 861
S.239

**EL SISTEMA DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN EL
MEDIO COLOMBIANO**

NAZLY CECILIA SUAREZ PRASCA

Trabajo de Grado presentado como
requisito parcial para optar al título
de Abogado.

Director: ALBERTO JOSE PEÑA H.,
Abogado

**CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO
SIMON BOLIVAR
FACULTAD DE DERECHO
BARRANQUILLA, 1987**

4034291

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA

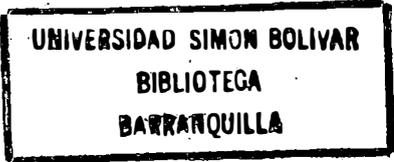
UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR	
BIBLIOTECA	
BARRANQUILLA 4034291	
No. INVENTARIO	339
PRECIO	
FECHA	21 FEB. 2008
CONJUNTO	DONACION

DR
70748

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA



Barranquilla, Junio 10 de 1987

DOCTOR
CARLOS D. LLANOS S.
DECANO FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
E. S. D.
=====

Apreciado doctor:

He tenido la fortuna de revisar cuidadosamente el trabajo titulado "EL SISTEMA DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN EL MEDIO COLOMBIANO" de la egresada señorita NAZLY C. SUAREZ PRASCA e intercambiar en más de una oportunidad opiniones en torno a él y puedo manifestarle que constituye todo un aparte al apasionante tema del cooperativismo.

Seguramente no constituirá un tratado, pues no es ésta la intención del mismo, pero si una valiosa ayuda al controvertido sistema del transporte dentro de esta modalidad, razón por la cual rindo mi concepto favorable para que pueda optar al título de doctora en Derecho y Ciencias Sociales.

Reciba, señor decano, mis agradecimientos, al designarme una vez más como director de tesis en esta oportunidad.

Atentamente,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Alberto Peña Hernández". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

ALBERTO PEÑA HERNANDEZ
Director de Tesis

Nota de Aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Barranquilla, 24 de Julio de 1967

DEDICATORIA

A mis padres y a mis hermanos, en especial a
PABLO M. SUAREZ P., con gratitud y amor.

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mis sinceros agradecimientos a los profesores de la Facultad de Derecho, que me supieron transmitir sus conocimientos a lo largo de diez semestres haciendo posible así la realización del estudio que a continuación presentaré.

Extenderé estos agradecimientos especiales al doctor Alberto Peña Hernández, mi asesor, que supo guiarme en la realización de este trabajo.

En última instancia hago extensivo este mensaje de agradecimiento, a todas aquellas personas que aportaron un granito de arena, ya sea en una forma directa e indirecta, a la elaboración de mi tesis.

NAZLY CECILIA SUAREZ PRASCA

JUNTA DIRECTIVA

RECTOR:	DR. JOSE CONSUEGRA HIGGINS
VICERECTOR:	
SECRETARIO:	DR. RAFAEL BOLAÑO MOVILLA
DECANO:	DR. CARLOS LLANOS SANCHEZ
ASESOR:	DR. ALBERTO PEÑA HERNANDEZ
JURADO:	
JURADO:	

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	8
1. HISTORIA DEL COOPERATIVISMO EN COLOMBIA	9
1.1 PRIMERAS INQUIETUDES CON RELACION A COOPERATIVAS	11
1.2 PRIMERAS COOPERATIVAS	11
2. GENERALIDADES SOBRE COOPERATIVAS	13
2.1 COOPERATIVAS	13
2.2 CARACTERISTICAS	18
2.3 PRINCIPIOS COOPERATIVOS	19
2.3.1 Libertad y voluntariedad	19
2.3.2 Democracia	19
2.3.3 Interés limitado al capital	19
2.3.4 Fomento de la educación	20
2.3.5 Universalidad	20
2.4 ALGUNOS TIPOS DE COOPERATIVAS	20
2.4.1 Cooperativas de consumo	20
2.4.2 Cooperativas de ahorro y crédito	20
2.4.3 Cooperativa de vivienda	21
2.4.4 Cooperativas de servicio público	21

2.4.5 Cooperativas de producción	21
2.4.6 Cooperativas de trabajo	22
2.4.7 Cooperativas de educación	23
2.4.8 Cooperativas de transporte	23
3. DISPOSICIONES SOBRE COOPERATIVAS DE TRANSPORTES, TRANSPORTADORES Y SERVICIO PARA EL TRANSPORTE	25
3.1 DISPOSICIONES SOBRE EL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE INTRA	27
3.2 LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO	29
4. COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	30
5. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL	32
5.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS	32
5.2 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE	33
5.3 ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	33
5.4 LAS COOPERATIVAS Y EMPRESAS DE TRANSPORTE	34
5.5 NECESIDAD DE LA PRESTACION DEL SERVICIO	35
5.5.1 Problemas actuales del transporte en Magangué	35
5.5.2 Barrios sin estructura de transporte	36
5.5.3 Necesidad de servicio	36
5.5.4 Requerimiento de nuevas rutas	36
5.5.5 Rutas establecidas en Magangué	36
5.5.6 Precios del transporte y modalidades	37
6. POBLACION BENEFICIADA	38
6.1 PROYECCION	38

6.2 EL TRANSPORTE COMO ELEMENTO DE DESARROLLO DE LA COMUNIDAD	38
7. FINANCIAMIENTO	40
7.1 CAPITAL	40
7.1.1 Aporte de los socios	42
7.1.2 Créditos cooperativos	43
7.1.3 Instituto de Financiamiento y desarrollo cooperativo de Colombia, FINANCIACOOP	43
8. CREDITO	44
8.1 LINEAS DE CREDITO	44
8.2 PLAZOS E INTERESES	45
8.3 COBERTURAS DE CREDITO	47
8.4 BALANCE Y LIQUIDACION, FONDOS SOCIALES, DISTRIBUCION DE EXCEDENTES	49
9. ASPECTO SOCIO-ECONOMICO DE LA COOPERATIVA SOCIEDAD DE <u>TRANSPORTADORES DE MAGANGUE, SOTRAMAG LTDA.</u>	51
9.1 ASPECTO SOCIAL	51
9.1.1 Composición social de los socios	51
9.1.2 Composición social de la cooperativa	53
9.1.3 Grado de propiedad de los socios	53
9.2 ASPECTO ECONOMICO	55
9.2.1 Ingreso económico de los socios por concepto de transporte	55
9.2.2 Gastos por concepto de sueldo	55
10. EVALUACION	58
10.1 EVALUACION ECONOMICA	58

10.2 EVALUACION SOCIAL	58
11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	59
11.1 CONCLUSIONES	59
11.2 RECOMENDACIONES	59
BIBLIOGRAFIA	61
ANEXOS	62

INTRODUCCION

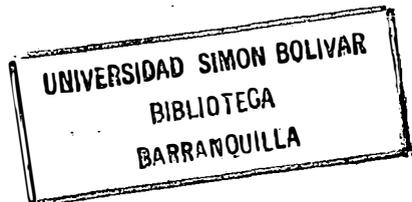
Las pretensiones de algunos filósofos e historiadores de negarle el carácter dinámico al cooperativismo ha chocado con la realidad de los hechos, a juzgar por las manifestaciones concretas que este movimiento en su desenvolvimiento histórico ha presentado en cada momento.

Concretamente no se tiene conocimiento de expresiones o manifestaciones de cooperativismo en la antigüedad, pues lo único que se sabe es que el hombre siempre ha sido afecto al gregarismo, como una manera de resolver aquellos problemas en las cuales sólo de manera individual se ha encontrado imposibilitado. Otras veces se daban formas de ayuda colectiva en cuanto a la producción, distribución y consumo de esos mismos bienes.

Tiempos considerables debieron ser necesarios para que el hombre entendiera la importancia de asociarse para resolver de manera más expedita sus múltiples necesidades. Lo que hoy conocemos como cooperativismo constituye todo un vasto movimiento que hunde sus raíces con los primeros sistemas de producción en Inglaterra, principalmente en la asociación de artesanos, trabajadores fabriles y de la lana.

La idea de self-help (ayuda propia) constituyó en ese momento un estímulo para entender que era necesario que el hombre solo no podía resolverlo todo, pues era indispensable conformar todo un movimiento orientado hacia fines específicos y de allí se generó la idea del cooperativismo, teniendo entre sus más claros expositores o precursores a E.P. Plockey, Charles Fpurier, William King, Claude Henri de Saint Simon, Louis Blanc y el más brillante de todos, Robert Owen.

De ahí la base inicial que ha motivado mi interés por todo lo relacionado con el sistema cooperativo, específicamente las cooperativas de transporte.



1. HISTORIA DEL COOPERATIVISMO EN COLOMBIA

El movimiento cooperativo colombiano es demasiado joven, y quizá por ello no haya alcanzado el desarrollo. A lo anterior se agrega nuestro medio económicamente subdesarrollado, que en la mejor de las hipótesis, sólo resulta apto para cooperativas de producción agrícola, aunque tampoco éstas existen, pues el país quemó su etapa agrícola sin desarrollarla y pasó inmadura a la etapa industrial.

Hasta la I Guerra Mundial, el movimiento cooperativo avanzó en forma aislada y como una rueda suelta. Después de aquella hecatombe, los nuevos hechos económicos y sociales hicieron que el sistema cooperativo fuera invadiendo ciertos campos de la economía, especialmente la producción y el consumo. Posiblemente esta etapa de la cooperación se acentúa mucho más después de la II Guerra Mundial, como lo consigna un informe de las Naciones Unidas; a partir de 1945, por lo menos 45 países han expedido nuevas constituciones, o han hecho reformas a las existentes, para dar importancia a las cuestiones sociales, por el sistema cooperativo. Así vemos que 24 de esos países, (12 en Europa, 6 en América y 6 en Asia), consagran en sus constituciones en forma expresa, la obligación de fomentar el sistema; inclusive se urge a los Estados para que formen instituciones de esta clase, tendientes a dar

soluciones económicas y sociales.

El cooperativismo es un arma poderosa pero equitativa para alcanzar el aumento de la producción nacional; la distribución del ingreso y la elevación del nivel de vida del pueblo trabajador. Son, pues, las cooperativas, asociaciones auxiliadoras de cualquier sistema de gobierno que quiera construir un orden económico nuevo. Pero se necesitan para ello planes conjuntos y líderes muy honestos, a fin de no caer en errores que desacrediten el sistema.

A propósito de planes de conjunto, el Consejo Económico de las Naciones Unidas dice que tres son los factores que han impedido el desarrollo del cooperativismo:

- a) Carencia de personal preparado;
- b) Falta de información adecuada para orientar los programas (Educación cooperativa);
- c) Falta de recursos necesarios para costear tales programas.

Colombia, con una legislación cooperativa relativamente avanzada, ha pretendido ponerse a tono en este campo del desarrollo cooperativo, pero lamentablemente se ha fallado por los mismos aspectos que señala el organismo internacional en referencia. Hay ausencia de líderes, pues nuestra juventud se entusiasma más por el estudio del marxismo y los temas afines a esta filosofía; la educación cooperativa está prácticamente ausente de los centros universitarios; los dirigentes cooperativos, con excepciones, son rezagos del movimiento capitalista, parásitos que tienen gran capacidad

de acomodamiento; y, por último, han faltado recursos financieros, porque todavía no disponemos de un organismo que suministre crédito barato y dirigido a las cooperativas.

1.1 PRIMERAS INQUIETUDES CON RELACION A LAS COOPERATIVAS

Las primeras inquietudes por el cooperativismo surgen en 1918, cuando una disposición legal de ese año dió normas para organizar entidades o asociaciones de tipo cooperativo. En realidad se fundaron algunas, pero no correspondieron a estos modelos de sociedades, ya que la finalidad de ellas fue la de comprar artículos al por mayor, lo que resultaba favorable para después distribuirlos a precios comerciales entre los asociados, pero sin que esto trajese beneficios para los consumidores. Eran más bien asociaciones de compradores o acaparadores, que se desacreditaron muy pronto, y por ello perdieron la protección legal.

1.2 PRIMERAS COOPERATIVAS

Las primeras cooperativas que existieron en el país merecen especial mención, porque fueron pioneras del movimiento.

Cuando se promulgó la Ley 134 de 1931, los agiotistas hacían estragos con los sueldos míseros de los empleados en mutuos y a plazos reducidos.

Funcionaban entonces importantes asociaciones de empleados en Bogotá, Barranquilla y Medellín, instituciones que perseguían fines sociales, mediante la solidaridad de sus afiliados, pero nunca contaron con realizaciones prácticas

de importancia. Estas asociaciones fueron base inicial de las cooperativas que existieron en el país, las cuales fueron de crédito, para combatir el azote del agio. Esto explica por qué las primeras cooperativas que existieron en el país fueron de este tipo.

La Cooperativa de Empleados de Antioquia se funda con dos mil quinientos pesos, prestados por el Departamento. Se dispuso que el socio siguiera pagando el diez por ciento, porcentaje que se distribuía así:

Dos por ciento para gastos de administración y el ocho por ciento restante, para acciones. Así fue como los ahorros de los empleados y obreros de Antioquia, en menos de un año sobrepasaron los doscientos mil pesos.

A medida que estas cooperativas prosperaban, fueron fundando secciones de consumo, de servicios especiales, pues en esa época las prestaciones sociales eran bastante escasas.

Las Cooperativas de Antioquia y Cundinamarca fundaron sus secciones de habitaciones y dotaron a sus socios de higiénicas y cómodas viviendas, y a las ciudades de Bogotá y Medellín, de modernos barrios residenciales que son orgullo del movimiento cooperativo colombiano.

En Magangué se fundó la primera cooperativa fluvial, más o menos en 1970, pero sin personería jurídica. Luego, en 1978, se realizó con más fundamento es cuando los socios adquieren personería jurídica en si.

2. GENERALIDADES SOBRE COOPERATIVAS

2.1 COOPERATIVAS

Concepto. Es una cooperativa toda asociación voluntaria de personas que se organizan esfuerzos y recursos, con el propósito principal de servir directamente a sus miembros, sin ánimo de lucro.

Es una sociedad de personas en números variables, unidas por las mismas dificultades económicas, que libremente se enfrentan sobre la base de la igualdad de derechos y obligaciones, a resolver esas dificultades, administrando por su cuenta y riesgo, y con miras al provecho material, moral y común, mediante la colaboración de todos una empresa en la cual se delegan las diferentes funciones económicas que responden a las necesidades comunes.

Las cooperativas son empresas de economía popular, de interés social, de gestión y administración democrática, cuyos beneficios se distribuyen entre los socios en proporción a las operaciones que con ella se realizan.

Sus fines: "Los fines de las cooperativas serán determinados en los respectivos estatutos según los principios económicos, sociales y culturales del cooperativismo. Estatutos que se ajustarán a las leyes y demás disposiciones

pertinentes, con el propósito de satisfacer necesidades de la economía nacional y de la cultura, mediante el fomento de la industria, la agricultura, la vivienda, el ahorro, el crédito, la educación, la seguridad social, las profesiones socialmente útiles, las artes, los oficios y, en general, para procurar el mejoramiento de las condiciones económicas, sociales, culturales y morales de los socios".

Constitución de una cooperativa: Las cooperativas podrán constituirse por documento privado o por escritura pública. En cualquiera de los casos se protocolizarán en la notaría del domicilio principal de la cooperativa, el acta de constitución, el texto completo de los estatutos y la resolución de reconocimiento.

De la Asamblea de Constitución: La constitución de toda cooperativa deberá hacerse en Asamblea General que celebren los integrados con tal fin, en la cual serán aprobados los estatutos y nombrado un Consejo Provisional de Administración, con un Gerente, un Auditor y un Tesorero, con suplentes personales.

Acta de Constitución. De lo aprobado se dejará constancia en el acta de constitución como la cual deberá ser firmada por los socios asistentes.

De los Estatutos. Los estatutos de toda cooperativa deberán contener:

a) Denominación, domicilio y ámbito territorial de operaciones de la cooperativa.

- b) Objeto y actividades.
- c) Requisitos y procedimientos para la adquisición y pérdida de la calidad de socio.
- d) Derechos y obligaciones de los socios, forma y ejercicio del derecho de voto.
- e) Forma de dirección, organización y administración.
- f) Manera de ejercer la vigilancia interna.
- g) Composición de los órganos de dirección, administración y vigilancia, sus facultades y procedimientos.
- h) Forma de constitución e incremento del patrimonio social, valor de los certificados de aportación, forma de pago y devolución de su importe, así como el procedimiento de avalúo de bienes y servicios en caso de que se aporten.
- i) Duración de cada ejercicio económico y financiero.
- j) Forma de constitución e incremento de las reservas y fondos sociales.
- k) Forma y reglas para la distribución entre los socios de los excedentes cooperativos.

- l) Régimen de responsabilidades, tanto de la cooperativa como de los socios.

- m) Reglas para la liquidación y disolución

- n) Obligación de someter a arbitramento las diferencias o conflictos.

- o) Procedimiento para la reforma de los estatutos.

- p) Las demás estipulaciones que se consideran necesarias para asegurar el buen funcionamiento de su personería jurídica y la protocolización de los demás documentos necesarios.

Personería Jurídica de la cooperativa. El reconocimiento de la personería jurídica se hará con base en los siguientes requisitos:

- Solicitud de reconocimiento ante el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas, elevada por el Gerente Provisional.

- Acta de Asamblea de Constitución, firmada por todos los socios fundadores asistentes, en la que debe constar:
 - a. La denominación social de la cooperativa.
 - b. Aprobación de los estatutos que han de regir la sociedad.
 - c. Nombramiento del Consejo Provisional de Administración, integrado por el Gerente, Auditor y el Tesorero con sus respectivos suplentes personales.

Estatutos.

- Estudio socio-económico básico en el cual se aprecie la viabilidad de la cooperativa que se constituye.
- Presupuesto de ingresos y egresos para la vigencia de un año.
- Certificado de Educación Cooperativa según lo establecido en la Resolución N°. 757 de 1975.
- Certificación Bancaria en la cual se acredite el pago del 25% del capital suscrito por los socios.

La documentación debe enviarse en original y cuatro copias, en papel común.

Del término para reconocimiento de personería jurídica. La resolución de reconocimiento deberá recaer en el término de 60 días, contados desde la fecha en que el expediente sea recibido en el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas. Si vencido dicho término no se hubiere resuelto sobre el reconocimiento, podrá la cooperativa inicial provisionalmente actividades, sujetas en todo caso a decisión que finalmente recaiga.

Registro de Cooperativas. En el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas deberá llevarse un registro de éstas, con base en las certificaciones expedidas por las notarías que hagan las protocolizaciones, y ante ellas deberán ser inscritos los nombres de las personas que lleven la representación legal de las mismas. Para todos los efectos legales, será

prueba suficiente de la existencia de una cooperativa y de su representante legal la certificación que expida el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas.

De la reforma de estatutos. Las reformas a los estatutos deberán ser aprobadas en Asamblea General, sancionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas y protocolizadas en la notaría donde se haya hecho la protocolización inicial.

2.2 CARACTERISTICAS

Las características más importantes de las cooperativas son las siguientes:

- a) Que el número de socios sea variable, el capital variable e ilimitado y la duración indefinida.
- b) Que funciones conforme a principios de autonomía democrática.
- c) Que asegure igualdad de derechos y obligaciones de los socios, sin consideración a sus aportaciones de capital.
- d) Que los excedentes cooperativos se distribuyan entre los socios en proporción a las transacciones que cada uno realice con la sociedad, o a la participación en el trabajo, según el tipo de cooperativas de que se trate.
- e) Que el interés al capital, cuando sea reconocido, no sea superior al 6% anual.

f) Que se proponga impulsar permanentemente la educación.

2.3 PRINCIPIOS COOPERATIVOS

La cooperativa regulará sus actividades de conformidad con los siguientes principios universales:

2.3.1 Libertad y voluntariedad

Libertad de ingresar a la cooperativa para todas las personas que reúnan los requisitos establecidos en los Estatutos y su libertad para retirarse de la sociedad con las únicas limitaciones expuestas en los mismos.

2.3.2 Democracia

Los socios conservan el pleno derecho para controlar, orientar, dirigir, fiscalizar y administrar la cooperativa por medio de los organismos estipulados, teniendo en cuenta que en todas las elecciones y votaciones cada socio tiene derecho a un voto sin tener en cuenta las aportaciones de capital, ni alguna otra consideración.

2.3.3 Interés limitado al capital

El Consejo de Administración determinará el interés que debe reconocerse a los certificados de aportación de los socios, sin que pueda exceder del 6% anual, según lo dispuesto en el Decreto 1598 de 1963.

2.3.4 Fomento de la educación

Educar y servir, con el objeto de llevar el nivel de vida espiritual y material de los afiliados, será la norma oficial de la cooperativa.

2.3.5 Universalidad

En la cooperativa se observará rigurosamente este principio con el fin de salvaguardar la supervivencia de la misma. Por lo tanto, se proibirán las discusiones políticas o religiosas en el seno de la institución sin perjuicio de que los socios individualmente profesen las ideas o creencias que su conciencia les dicte.

2.4 ALGUNOS TIPOS DE COOPERATIVAS

2.4.1 Cooperativas de consumo

Son empresas distribuidoras de artículos de primera necesidad a través de almacenes y supermercados, de propiedad de los clientes. Los compradores son socios.

El beneficio, excedente repartible, se distribuye a los socios en proporción al valor de las compras realizadas en el año.

2.4.2 Cooperativas de Ahorro y Crédito

Son las cajas de ahorros en las cuales los ahorradores son socios y se afilian con la finalidad no de obtener utilidades por su capital sino la de recibir

préstamos a bajo interés. Los beneficios o excedentes repartibles, se distribuyen en proporción a las sumas pagadas por los socios por concepto de intereses.

2.4.3 Cooperativa de vivienda

Organizar la vivienda en forma cooperativa no individual sobre las edificaciones e instalaciones; el socio suscribe certificados de aportación por el monto total de la vivienda, paga una cantidad inicial y cuotas mensuales representadas en certificaciones de aportación.

Otras cooperativas sólo contribuyen a resolver el problema de la vivienda por préstamos para adquisición de vivienda que con la entrega agotan la actividad de la misma.

2.4.4 Cooperativas de Servicio Público

Son cooperativas formadas exclusivamente por entes públicamente o con participación de entes privados, para la prestación de servicios públicos. Son las cooperativas de municipalidades, la de Territorios Nacionales, la de Hospitales.

2.4.5 Cooperativas de Producción

Son empresas de producción de bienes, de propiedad de los trabajadores. Organizan colectivamente el trabajo y adquieren colectivamente los terrenos, instalaciones, herramientas, instrumentos de trabajo de cada uno.

Todos los trabajadores son socios de la cooperativa. Todos los socios aportan trabajo.

En el área rural se organizan cooperativas para la explotación agrícola, agroindustrial, forestal, ganadería, de especies menores, avícola, artesanal, mineras y otras.

En el área urbana se organizan talleres cooperativos en las actividades de confecciones, trabajos de la madera y el cuero, metalmecánica, tejidos, artesanías y otras similares; artes gráficas, cines y producción intelectual.

2.4.6 Cooperativas de Trabajo

Son empresas de producción de servicios, de propiedad de los trabajadores; organizan en forma colectiva el trabajo.

La propiedad es colectiva sobre los instrumentos e instalaciones y la distribución de los ingresos se hace en proporción al trabajo. Todos los trabajadores tienen derecho a ser socios. Y todos los socios deben aportar trabajo.

Son cooperativas de trabajo las de servicios profesionales, asesoría técnica, trabajo artístico (folclor, teatro), transportadores, construcción, vigilancia, periodismo y otros medios de comunicacional social, deportes y similares.

2.4.7 Cooperativas de Educación

Son establecimientos educativos de propiedad de los padres de familia, de los estudiantes y de los profesores, quienes las administran democráticamente a través de sus organismos de representación. Imparten educación primaria, secundaria, universitaria y desescolarizada.

2.4.8 Cooperativas de Transportes

Existen tres (3) clases de cooperativas de transportes:

- Las de transporte propiamente dichas.
- Las de transportadores.
- Las de servicio para el transporte.

Las primeras, serán aquellas cooperativas constituídas por los usuarios del servicio del transporte, siendo la sociedad la propietaria de los vehículos, los cuales prestarán un servicio público a la comunidad en general.

Las terceras, o de servicios para el transporte, serán aquellas organizaciones cooperativas, cuyo objetivo social será el prestar toda clase de servicios suplementarios a la industria del transporte, tales como ventas de repuestos y accesorios, suministro de combustibles y lubricantes, reparación de automotores, etc.

Las llamadas cooperativas de transportadores son aquellas sociedades conformadas por auténticos transportadores, propietarios de vehículos, quienes

prestan un servicio público a toda la ciudadanía. Tales empresas cooperativas dentro de una técnica clasificación son catalogadas como de trabajo y de producción de servicio (transporte).

3. DISPOSICIONES SOBRE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE, TRANSPORTADORES Y SERVICIO PARA EL TRANSPORTE

Las cooperativas de transporte pueden contemplar en sus estatutos las secciones de: transporte, consumo industrial, mantenimiento, servicio especial.

Los beneficios o excedentes cooperativos en la sección del transporte se pagarán según el caso o en proporción a los pasajes pagados durante el año.

En las secciones de consumo industrial, mantenimiento y servicios especiales se pagarán en proporción a las operaciones de servicio durante el año.

El fondo no susceptible de repartición deberá invertirse de preferencia en la adquisición de elementos para un mayor servicio a los cooperados.

En las cooperativas de transportadores podrá contemplar en sus estatutos las secciones de: transporte, consumo industrial, mantenimiento, ahorro y crédito, servicios especiales cuando por razones de interés social o de conveniencia pública fuera necesario extender los servicios de las secciones de consumo industrial y de mantenimiento al público no cooperado se requerirá

y previa autorización del Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas.

El fondo social no susceptible a repartición deberá invertirse de preferencia en la adquisición de elementos para un mayor servicio del usuario.

La cooperativa podrá tener a su servicio vehículos de su propiedad o de propiedad de los socios o en tenencia por éstos a cualquier título.

Para ser admitido como socio será requisito esencial ser propietario o tenedor a cualquier título de vehículo automotor, que esté trabajando o vaya a trabajar al momento de admisión al servicio de la cooperativa en las rutas asignadas a la misma por la División de Transportes del Ministerio de Desarrollo Económico.

Las Cooperativas del servicio para el transporte, podrán contemplar en sus estatutos las secciones de consumo industrial, mantenimiento, ahorro y crédito, servicios especiales.

Los excedentes deberán invertirse de preferencia en mejoramiento de los servicios de las secciones habidas en dar educación a los socios.

3.1 DISPOSICIONES SOBRE EL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE (INTRA)

El Decreto 1393 de Agosto 6 de 1970, por el cual se expide el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor. Este estatuto fija la política del Estado en tan importante materia y en su primer artículo señala los objetivos que se persiguen como son: regular el servicio del transporte terrestre automotor en todo el país, intervenir en la industria del transporte, establecer condiciones y requisitos para la organización y funcionamiento de la empresa que se dedique a tal actividad.

Dispone que el Instituto Nacional del Transporte (INTRA) será el organismo ejecutor de la política del Estado en materia de transporte terrestre automotor.

El Instituto Nacional del Transporte, por Resolución 103 del año 1970, dictó las normas para clasificar las empresas de transporte conforme lo dispuesto en el Decreto 1393 de 1970.

El Decreto 1344 de 1970, Código Nacional de Transporte, con las reformas que le introdujo el Decreto 2169 de 1970 contiene las normas adecuadas para organizar la circulación de las personas, animales vehículos por las vías de uso público, determinan las autoridades en materia de tránsito, las infracciones y sanciones y finalmente el procedimiento a seguir cuando se infrinja este código.

El servicio público será prestado por empresas legalmente constituídas y debidamente autorizadas, previo lleno de los requisitos exigidos.

Las obligaciones de las empresas del transporte son:

- Poseer un sistema adecuado de mantenimiento de los vehículos, bien que lo hagan por cuenta propia o que faciliten a los dueños para hacerlos.
- Contratar por sí mismo el personal autorizado de conductores sin perjuicio de la solidaridad establecida en la Ley 15 de 1959.
- Ostentar la razón social o el nombre comercial y los colores distintos que permitan diferenciar los vehículos a ella vinculados y su correspondiente número de orden.
- Obtener la tarjeta de operación de los vehículos al servicio de la empresa.
- Servir las rutas y honorarios otorgados con las frecuentes autorizadas.
- Mantener un seguro para la responsabilidad emanada del contrato de transporte.
- Expedir tiquetes conforme a la reglamentación que determine el instituto.
- Suministrar al instituto los datos que soliciten con fines de estudio.

- Elaborar el reglamento de funcionamiento.
- Los demás que por naturaleza asigne la ley y los reglamentos.

3.2 LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO

Es el reconocimiento que hace el Instituto Nacional de Transporte (INTRA) a una empresa determinada en el sentido de hallarse en posibilidades de prestar el servicio público de transporte terrestre automotor, y para obtener esta licencia deberá llenar los siguientes requisitos:

- a) Instrumento que acredite la constitución y representación legal de la empresa.
- b) Copia del reglamento de funcionamiento de la empresa.
- c) Descripción de zonas, rutas y horarios que pretende servir juntos con un croquis de los mismos.
- d) Copia de contratos de vinculación de los vehículos a la empresa.
- e) Relación certificada del parque automotor.
- f) Relación de las agencias y oficinas establecidas o por establecer.
- g) Copia del reglamento interno de trabajo.

4. COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

En Colombia ha existido mucha confusión sobre esta modalidad cooperativa. La legislación no es lo suficientemente clara al respecto, motivo por el cual se confunden las diversas facetas cooperativas que pueden surgir dentro de esta actividad económica.

Según nuestro modo de ver el problema, pueden existir en el transporte tres modalidades, a saber:

- a) Cooperativas de Industrias del Transporte.
- b) Cooperativas de Asalariados del Transporte; y
- c) Cooperativas de Usuarios del Transporte.

a) Las Cooperativas de Industrias del Transporte, que son prácticamente las que han funcionado en el país, son meras caricaturas, pues estas instituciones han agrupado a los grandes monopolios de transportadores, quien en esta forma se benefician de las ventajas y exenciones que la ley otorga a las sociedades cooperativas. En este tipo de institución, ni el trabajador, ni el pasajero, ni el dueño de la carga recibe beneficio cooperativo. Estos últimos pagan a las cooperativas como a cualquier empresa comercial,

y los beneficios revierten a los dueños de la empresa mal llamada cooperativa caracterizada por el más codicioso ánimo de lucro. Tampoco los trabajadores de la cooperativa reciben beneficios especiales, ya que son explotados como en cualquier sociedad comercial.

En estas cooperativas de industrias del transporte sólo deben ser aceptadas como socios, personas que a lo sumo tengan uno o dos vehículos de su propiedad, pues se trata de pequeños industriales que si merecen la protección de la legislación cooperativa.

b) También los asalariados del transporte debieran fundar sus cooperativas y en esa forma no sólo se constituirían en un grupo de presión, sino que además harían que su salario tuviese un mayor valor adquisitivo, organizando proveedurías, secciones de crédito y ahorro y, en general, todas aquellas actividades que se puedan manejar cooperativamente.

c) En cuanto a los usuarios del transporte, tales como pasajeros y propietarios de carga, también podrían organizarse cooperativamente.

Nada impide que los habitantes de una comuna en una gran ciudad, se organicen cooperativamente para tener sus propios vehículos colectivos de transporte. Sobre esto hay experiencias muy importantes en Suecia.

5. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL

5.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS

El transporte de pasajeros es el que se presta por medio de vehículos acondicionados para este servicio, a través de las carreteras de una región. Estos vehículos se distinguen para la clasificación de buses y el INTRA se preocupa porque su dotación sea más adecuada para una mayor comodidad del usuario.

Este servicio intermunicipal en Colombia es de mucha importancia. Es muy activo. Ejemplo, en Barranquilla se presta este servicio en relación con algunos municipios del Departamento a través de las carreteras de La Cordialidad, del Algodón, Oriental y la autopista a Puerto Colombia.

La mayoría de los municipios de los departamentos de la Costa, no cuenta con un servicio de transporte de pasajeros adecuado; es de anotar que en la medida en que los municipios quedan más cerca a la capital, su servicio es más ágil. Uno de los departamentos que cuenta con un servicio más adecuado es el Atlántico, ya que los municipios dependen económicamente de la capital.

5.2 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE

Como es de conocimiento general, el servicio de transporte tiene gran importancia en la economía de cualquier región.

El que se presta en los municipios del Departamento del Atlántico y su capital Barranquilla, es uno de los más activos del país, debido a la importancia que ésta tiene con relación a sus municipios dependen económicamente de Barranquilla.

5.3 ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Dentro de la economía de una región, la infraestructura determina las condiciones generales de todas las actividades económicas, ya que le corresponde la optimización de las fuerzas productivas existentes y el carácter de las relaciones sociales que perfeccionan tales medios, posibilitando la administración y organización de la actividad del hombre.

Dentro de los elementos de la infraestructura se cuentan los diferentes niveles del material del desarrollo que contribuye a las necesidades sociomateriales inherentes al nivel económico de las fuerzas productivas, siendo el conjunto de los elementos materiales las que crean las condiciones generales para la actividad laboral.

En este orden de prioridades a la actividad labora, el transporte de pasajeros hace parte de la infraestructura que posibilita el desarrollo de la economía.

La infraestructura del transporte de pasajeros en Colombia está determinada por las siguientes características:

- a) Los conductores de los buses regulan de manera arbitraria al horario de viajes, a pesar de que el Instituto Nacional de Transporte es quien lo determina. De la misma manera que el cobro de las mercancías a transportar.
- b) La desorganización existente en el servicio de transporte lleva a los empresarios de camionetas jeeps y similares a un afianzamiento como grupo en potencia económicamente, ocasionando la competencia, la inseguridad y los elevados precios del transporte.
- c) Las rutas y horarios existentes no son las más adecuadas para la población beneficiada, dado el flujo de transporte y la necesidad económica en el establecimiento de nuevas relaciones de intercambio comercial.

5.4 LAS COOPERATIVAS Y EMPRESAS DE TRANSPORTE

Se denominarán empresas de transporte de una ciudad, aquellas que operan dentro de ésta, tienen a su cargo la organización y administración de determinado servicio de transporte y bajo cuya responsabilidad se encuentra su operación. Estas clases de empresas existentes en escasas regiones:

En el Departamento de Bolívar existen dos rutas que cubren los municipios de Turbaco, Arjona, Santa Rosa; es pésimo el transporte intermunicipal.

El municipio de Magangué cuenta con una sola empresa de buses urbanos; aquí el transporte es de suma importancia por ser un pueblo de mucho movimiento comercial.

El Departamento del Atlántico es el más organizado en materia de cooperativas de transporte, debido a su desarrollo económico.

5.5 NECESIDAD DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

5.5.1 Problemas actuales en el transporte de Magangué

En base a la infraestructura del transporte en Magangué, los usuarios establecen una serie de problemas como consecuencia del mal servicio que se presta actualmente. Entre ellos los siguientes:

- a) El promedio de viajes diarios de los buses asignados, dependen del libre arbitrio del despachador, a falta de una adecuada planeación del servicio.
- b) El horario de transporte en horas nocturnas es nulo.
- c) Las rutas existentes son inadecuadas, ya que los barrios existentes más apartados del municipio no se favorecen.

Por consiguiente, vemos que los problemas existentes van agudizándose ya que la población aumenta y el desarrollo económico de la región se incrementa día tras día, por lo tanto, se deduce que los barrios de Magangué

requieren de un servicio de transporte de pasajeros acorde con sus reales necesidades.

5.5.2 Barrios sin estructura de transporte

En Magangué existen algunos barrios donde la infraestructura del transporte no existe. Vemos el caso de la Florida, San José y otros, donde los usuarios tienen que trasladarse a la carretera para coger la única ruta de buses existentes.

5.5.3 Necesidad del servicio

Por razones anteriormente expuestas, el servicio de transporte en el municipio de Magangué: incrementar las rutas, mejorar el horario y aumentar el número de buses para lograr que ellos tengan una vinculación más efectiva y más progresiva en los niveles de estructura que demandan.

5.5.4 Requerimiento de nuevas rutas

Las rutas solicitadas para prestar el servicio:

- a) Ruta Camilo Torres - San Mateo.
- b) Ruta San José - Barrio Sur
- c) Ruta Florida - San Martín.

5.5.5 Rutas establecidas en Magangué

El servicio de transporte de pasajeros en el municipio de Magangué es prestado

actualmente por una sola empresa de transporte, llamada Cooperativa de Transportes "SOTRAMAG" que significa Sociedad de Transportadores de Magangué.

En la Tabla 1 detallamos los sectores de Magangué y el número de buses que prestan el servicio y el número de viajes.

5.5.6 Precios del transporte y modalidades

A continuación relacionamos los precios de transporte que se pagan.

Los precios estipulados por el Instituto Nacional de Transporte también están mejorados de manea caprichosa por los conductores que cobran adicionalmente por una carga que lleve el pasajero.

Buses urbanos en Magangué:

Con subsidio: \$10.00

Sin subsidio: \$24.00

6. POBLACION BENEFICIADA

6.1 PROYECCION

En la Tabla 3 registramos una proyección, del tamaño de la población hasta 1.990, con base en el último censo, según datos del DANE.

De acuerdo a la proyección del municipio de Magangué, ubicado al Departamento de Bolívar, hasta el año 1990, que para el año 1985 arrojaba una población de 49.160 habitantes, teniendo en cuenta que el 70% ocupa o utiliza el servicio de transporte con más frecuencia y el número de viajes diarios.

6.2 EL TRANSPORTE COMO ELEMENTO DE DESARROLLO DE LA COMUNIDAD

Para que la economía de una región entre en un proceso de desarrollo social e incremente sus relaciones en el mercado, es necesario el transporte porque se encarga de trasladar los productos o bienes, si éste faltare la economía sufre deterioro y el proceso se detiene o avanza lentamente.

En referencia, en todo el país es necesario, o más bien de gran importancia,

porque la mayoría de los municipios de cada departamento son productores de alimentos, que constituyen parte básica de la economía y además, porque el transporte es el medio eficaz para hacerlo llegar hasta la capital.

7. FINANCIAMIENTO

7.1 CAPITAL

El patrimonio social de la cooperativa estará formado por:

- a) El capital social.
- b) Los fondos y reservas de carácter permanente.
- c) Los aportes extraordinarios que las Asambleas Generales impongan.
- d) Los auxilios y donaciones que se obtengan.

El capital social estará compuesto por las aportaciones ordinarias que hagan los socios, las cuales podrán ser satisfechas en dinero, en especie o en trabajo convencionalmente evaluados, y estarán representados en certificados de igual valor nominal inmodificables, así: veinticinco (25) certificados de mil pesos cada uno por socio.

El avalúo de bienes y servicios, en caso de que se aporten, se hará en la escritura social o al tiempo de incorporarse, al socio, de común acuerdo entre éste y el Consejo de Administración.

Señálese la suma de seiscientos veinticinco mil pesos (\$625.000.00) como

capital inicial de la cooperativa. La sociedad podrá iniciar operaciones cuando se haya pagado la suma de ciento cincuenta y seis mil doscientos cincuenta pesos (\$150.250.00) que corresponda a la cuarta parte del capital inicial.

Las aportaciones de los socios se representarán en veinticinco (25) títulos de igual valor nominal de 1.000 pesos, por cada certificado firmado por el gerente y el secretario. Dichos títulos no tendrán distinción por razón de las diferentes secciones y se denominarán CERTIFICADOS DE SOTRAMAG LTDA.

Los certificados serán pagaderos en aportes sucesivos de mil pesos (\$1.000.00) cada uno mensualmente.

Los certificados de aportación que serán nominativos e indivisibles podrán transferirse únicamente con la aprobación del Consejo de Administración, de acuerdo con reglamentación general para tal efecto.

Cualquier traspaso, pignoración o gravamen de tales certificados de aportación, excedentes o derechos, que los socios hagan a favor de terceros, será siempre sin perjuicio de los derechos preferenciales de la Cooperativa.

Los certificados de aportación sólo devengarán intereses desde primero del mes siguiente de aquel que cada certificado haya sido íntegramente pagado y dejarán de ganarlos el día que por cualquier motivo su poseedor pierda la calidad de socio. Los intereses no serán acumulables de un ejercicio

económico para otro.

Prescribirán a favor de la cooperativa los excedentes que no fueran reclamados por los socios en el término de un año, contado desde el día en que fueron puestos a su disposición. El Consejo de Administración destinará dichas sumas exclusivamente a educación cooperativa.

Toda mora en el pago de aportaciones y obligaciones de los socios a favor de la cooperativa, ocasionará un recargo del uno por ciento mensualmente sobre las cantidades adeudadas, sin perjuicio de las acciones judiciales y de las demás sanciones.

Los aportes, depósitos y derechos de los socios en la cooperativa servirán como garantía de cualquier obligación de aquellos con la sociedad, pudiendo ésta efectuar la compensación respectiva.

Cuando haya litigio sobre la propiedad de los certificados, el gerente mantendrá en depósito los intereses o excedentes respectivos, mientras se establecen a quien corresponden, previo aviso al Consejo.

7.1.1 Aportes de los socios

El aporte de los socios estará representado por el veinticinco por ciento (25%) del capital inicial que está dado por la suma de ciento cincuenta y seis mil doscientos cincuenta pesos (\$156.250.00) y por la cuota de admisión de los veinticinco socios a razón de diez mil pesos (\$10.000.00) para un

aporte inicial total de cuatrocientos seis mil doscientos cincuenta pesos (\$406.250.00).

7.1.2 Créditos Cooperativos

Los créditos cooperativos serán solicitados a las entidades creadas por el Gobierno, vinculadas directamente al cooperativismo de Colombia, para tales fines como Financiacoop.

7.1.3 Instituto de Financiamiento y Desarrollo Cooperativo de Colombia

FINANCIACOOP

Es una entidad privada, auxiliar del cooperativismo, sin ánimo de lucro, creada mediante el Decreto Ley 1630 de 1963 y el reglamentario # 003 de 1968, con personería jurídica # 00872 del 15 de noviembre de 1968 expedida por la Superintendencia Nacional de Cooperativas (hoy Departamento Administrativo). Actualmente el Instituto actúa bajo el control y vigilancia del Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas y de la Superintendencia Bancaria, entidad esta última, que mediante resolución # 0640 de 1969, lo reconoció como establecimiento bancario.

Objetivos. Los objetivos básicos de FINANCIACOOP son los de satisfacer las necesidades de créditos de las cooperativas afiliadas y propender por el desarrollo económico, financiero y social a las empresas cooperativas.

8. CREDITO

En FINANCIACOOP existen diferentes líneas de créditos por medio de las cuales se entienden las necesidades específicas de las empresas cooperativas.

8.1 LINEAS DE CREDITO

- Líneas "D" (Recursos propios y del redescuento). Puede ser utilizada por todas las cooperativas socios del instituto en las actividades específicas de cada una y para cualquier proyecto de inversión.

- Línea "F" (Recursos de redescuento). Atiende las necesidades de crédito para cualquier tipo de proyecto de inversión presentada por aquellas cooperativas que han efectuado aportes extraordinarios al capital del instituto.

- Líneas "A.I.D." (Recursos internacionales). Está orientada hacia cooperativas afiliadas a FINANCIACOOP que adelantan estudio y proyectos de producción y/o mercado agropecuario a nivel individual o regional.

- Línea "C.D.T." (Recursos captados por certificados de depósitos a término). Orientadas a satisfacer las necesidades crediticias de todas las cooperativas

afiliadas, especialmente para capital de trabajo y planes de pronta recuperación (crédito a corto plazo).

- Línea "S" (Recursos captados por la sección de ahorros). A esta línea de crédito tienen acceso preferencialmente las cooperativas, entidades y personas que efectúen depósitos en cuenta de ahorro. Comprende la financiación de actividades propias de los depositantes orientadas al aumento de su producción, al mejoramiento de los sistemas de mercado y las demás actividades según plan de inversión (vivienda, educación, microempresas, etc.)

- Líneas "Fondos Financieros" (Recursos Fondos Financieros administrados por el Banco de la República). La Resolución # 14 de 1970 de la Junta Monetaria autoriza a FINANCIACOOP a utilizar los recursos del Fondo Financiero Industrial (FFI) y del Fondo para Inversiones Privadas (FIP). Tienen acceso a esta línea todas las cooperativas afiliadas y los socios de las mismas que presentan proyectos de inversión que cumplan con los requisitos exigidos por el Banco de la República.

8.2 PLAZOS E INTERESES

Los plazos de créditos que otorga el Instituto están clasificados en corto (hasta 12 meses), mediano (hasta 24 meses) y largo plazo (hasta 48 meses); las amortizaciones del crédito podrán ser mensuales, trimestrales o semestrales, siendo posible establecer períodos de gracia, los cuales no podrán exceder de doce (12) meses.

En esta forma, los plazos e intereses de los préstamos son:

- Para actividades de vivienda, proyectos de compra, construcción o adquisición de sede para las cooperativas. El Instituto otorgará plazos de acuerdo con su liquidez y las disponibilidades inmediatas de recursos. El interés es del 17% anual.

- Para actividades de producción y otras propias de las cooperativas. El plazo dependerá de la liquidez del Instituto y la tasa de interés es del 17% anual.

- Para la línea "D.E." con recursos propios, hasta doce (12) meses y el 28% de interés anual.

- Para la Línea "C.D.T." (Recursos de terceras personas) hasta doce (12) meses; y un interés discrecional que depende de la tasa de captación de los recursos.

- Para la línea "S" (Ahorros), hasta doce (12) meses y un interés que dependerá de la tasa de captación de los recursos y del tipo de inversión que desee efectuarse.

- Para la línea "A.I.D.", el plazo se establece conforme al proyecto de inversión y oscila entre 12 y 48 meses, para producción o mercadeo agropecuario, o hasta sesenta (60) meses para programar agroindustriales. La tasa de interés es del 17% para Federaciones y del 20% para las

cooperativas de base.

- Para la línea "Fondos Financieros", el plazo para recursos FFI es de tres y cinco años con períodos de gracia a juicio del Banco de la República. Para recursos FIP el plazo es de hasta 10 años. La tasa de interés varía de acuerdo con la ubicación de la empresa así: Bogotá, Medellín, Cali y zonas de influencia 26% (FFI) y 27% (FIP).

8.3 COBERTURAS DE CREDITO

La cobertura de crédito para las cooperativas solicitantes por las líneas "F" y "D", se establece teniendo en cuenta tanto el valor de sus aportes en FINANCIACOOP como del monto del capital pagado que figura en el Balance General de la cooperativa.

Garantías. El instituto según las características especiales de los créditos, acepta las siguientes clases de garantías:

- Hipotecarias.
- Prendarias.
- Títulos valores.
- Bancaria (avales o garantías).
- Solidarias.
- Aportaciones sociales en FINANCIACOOP.
- Cesión de descuentos.

Cómo se tramita un crédito en FINANCIACOOP. Toda cooperativa que desee obtener un crédito en el instituto deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Tener una antigüedad como socia de FINANCIACOOP, no inferior a tres (3) meses.

- Estar al día en sus obligaciones crediticias y de toda índole con el Instituto y haber pagado el 25% de la reserva legal conforme lo establecen los reglamentos y demás disposiciones de orden legal y estatutaria.

- Llenar correctamente el formulario de solicitud, suministrado por FINANCIACOOP.

- Copia de los dos últimos balances y sus correspondientes estados de pérdidas y excedentes si no ha sido presentado. Los estados financieros deben estar firmados por el Gerente, el Contador y el Auditor de la entidad.

- Copia de la parte pertinente del acta, firmada por el Secretario del Consejo de Administración, donde se autoriza al Gerente para solicitar, tramitar, aceptar y recibir el crédito, firmar documentos y constituir garantías.

- Plan de inversión detallado que contenga las características del proyecto, su rentabilidad, recuperación y beneficios sociales.

- Certificados de constitución y gerencia expedido por el Departamento

Administrativo Nacional de Cooperativas (DANCOOP), el cual deberá presentarse a FINANCIACOOP en el momento de efectuarse el correspondiente desembolso del crédito.

8.4 BALANCE Y LIQUIDACION, FONDOS SOCIALES, DISTRIBUCION DE EXCEDENTES

En Diciembre 30 de cada año se hará inventario y balance general de las operaciones sociales llevadas a cabo durante el ejercicio. Estos trabajos serán hechos por el Gerente con la colaboración del Auditor y del Contador, sometiéndolos a la revisión del Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas antes de ser presentados para la aprobación de la Asamblea.

El producto del ejercicio social comprobado con el inventario correspondiente, deducidos los gastos generales, las cargas sociales, las amortizaciones y las reservas que aparecen las cuentas del activo, constituyen el excedente cooperativo.

Para la distribución de excedentes cooperativos se procederá en la siguiente forma:

a) En primer término se tomará una suma no inferior al diez por ciento (10%) sobre el total de excedentes, para la formación o incremento de un fondo de reservas legal, que amparará el capital, y otra suma no inferior al diez por ciento (10%) para la constitución e incremento de un Fondo de Educación Cooperativa.

b) En segundo término, deducido los anteriores porcentajes, se apropiarán las sumas necesarias para pagar a los socios el interés correspondiente a sus certificados de aportación pagados, que no podrán pasar del seis por ciento (6%) anual.

c) Por último del remate se distribuirá entre los socios como excedentes cooperativos en las proporciones señaladas por la ley.

La Asamblea General podrá ordenar se constituyan fondos especiales debidamente reglamentados, para ciertos fines, tales como reintegro y amortización, garantías de cartera, o apropiar sumas para incrementar los fondos legales o de los formados con cuotas de los socios, etc.

La cooperativa empleará el fondo de solidaridad de acuerdo con un reglamento que elaborará el Consejo de Administración y aprobará el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas.

La distribución de los excedentes no autoriza a los socios ni a terceros para intervenir en los negocios de la sociedad. Únicamente se atenderán los interesados en este punto, al balance y a las cuentas aprobadas por la Asamblea que reglamentará así mismo el pago de los excedentes.

**9. ASPECTO SOCIO-ECONOMICO DE LA COOPERATIVA SOCIEDAD
DE TRANSPORTADORES DE MAGANGUE
SOTRAMAG LTDA.**

9.1 ASPECTO SOCIAL

9.1.1 Composición Social de los socios

La sociedad estará compuesta por veinticinco (25) socios actuales prestatarios del servicio de transporte que se presta en Magangué.

Bajo la responsabilidad de los socios se encuentra otro grupo de personas que constituyen la familia de éstos, la cual forma la población dependiente.

Llamaremos población dependiente, la formada por las personas que dependen de otras, recibiendo de éstas lo indispensables para la subsistencia.

La población dependiente se caracteriza por:

- a) Por ser infante o estar en una edad pre-escolar.
- b) Por estar en una edad escolar o por estar incapacitado para trabajar,

TABLA 1. Distribución por edades de la población independiente

Edades	Frecuencia	%
De 30 a 40	3	9
De 4a a 50	15	60
De 51 a 60	8	32
De 61 a 70	1	4
TOTAL	25	100%

FUENTE: Encuesta realizada por el autor en Mayo de 1987.

por vejez, por enfermedad o dedicación al hogar (ama de casa).

La población independiente es la formada por las personas que no dependiendo de otras no reciben ninguna clase de ayuda para subsistir. Esta población está formada por el grupo de socios de SOTRAMAG LTDA.

9.1.2 Composición social de la cooperativa

La Sociedad Transportadora de Magangué, estará compuesta por un total de 25 socios, de principios, personas vinculadas al servicio de transporte que posean vínculos propios y deseos de integrar una sociedad cooperativa.

9.1.3 Grado de propiedad de los socios

Como se anotó anteriormente, este grupo de transportadores se encuentra formado por veinticinco (25) socios (socios de SOTRAMAG LTDA.), los cuales son dueños de sus propios vehículos.

En la Tabla 2 registramos el número de buses.

El valor comercial de los vehículos de los socios se estima en cuarenta y cuatro millones de pesos, aproximadamente.

TABLA 2. Capital invertido en vehículos

	Número	Total
\$2.000.000.00	3	\$ 6.000.000.00
\$1.200.000.00	3	3.600.000.00
\$1.400.000.00	2	2.800.000.00
\$1.500.000.00	3	4.500.000.00
\$1.600.000.00	4	6.400.000.00
\$1.700.000.00	3	5.100.000.00
\$1.800.000.00	3	5.400.000.00
\$1.900.000.00	1	1.900.000.00
\$2.000.000.00	1	2.000.000.00
\$4.000.000.00	1	4.000.000.00
TOTAL	24	\$46.800.000.00

FUENTE: Encuesta realizada por el autor en Mayo de 1987

9.2 ASPECTO ECONOMICO

9.2.1 Ingreso económico de los socios por concepto de transporte

En términos generales, el servicio de transporte es una venta que el empresario hace al usuario de contado, por lo que éstos reciben diariamente estos ingresos por este concepto. En el caso del transporte cada vehículo cuenta con un empleado llamado cobrador, el cual entrega cuentas al administrador del vehículo.

El total de ingresos diarios que produce un vehículo depende del número de viajes que haga durante el día.

En la página siguiente presentamos una Tabla para saber los ingresos diarios por vehículo.

9.2.2 Gastos por concepto de sueldo

Según informaciones obtenidas de los propietarios de los vehículos, referente al pago de sueldos, utilizan el siguiente procedimiento.

A los conductores se les cancela el salario básico más el 5% del producto diario de cada vehículo y al personal de ayudantes o cobradores se les paga el salario básico.

TABLA 3. Ingreso diario por vehículos

Nº.	Ingreso	Total	Mensual
3	1.800.00	5.400.00	162.000.00
3	1.800.00	5.400.00	162.000.00
18	2.100.00	37.800.00	103.400.00
24		48.600.00	\$427.400.00

FUENTE: Encuesta realizada por la autora en Mayo de 1987

TABLA 4. Gastos por concepto de combustible.

Nº vehículo	Diario	Total	Mensual
3	1.200.00	3.600.00	10.800.00
3	1.300.00	3.900.00	11.700.00
4	1.200.00	4.800.00	14.400.00
14	1.200	16.800.00	50.400.00
24		29.100.00	\$87.300.00

FUENTE: Encuesta realizada por la autora en Mayo de 1987.

TABLA 5. Gastos por concepto de administración y despacho.

Concepto	Nº. Viajes	Cantidad	Diario	Mensual
Despacho	24	90	2.160.00	\$6.480.00
Administración	24	100	2.400.00	7.200.00
TOTAL		190	4.560.00	\$13.680.00

FUENTE: Encuesta realizada por el autor en Mayo de 1987.

TABLA 6. Gastos varios.

Nº. de vehículos	Diario	Mensual
24	1.300	\$ 31.200.000.00

FUENTE: Encuesta realizada por el autor en Mayo de 1987.

10. EVALUACION

10.1 EVALUACION ECONOMICA

Quando se quiere constituir una entidad como la Sociedad de Transportadores de Magangué Ltda. para cubrir la necesidad de un servicio, el aspecto económico juega un papel importante en el desarrollo de esta sociedad.

Teniendo en cuenta los resultados de la investigación realizada, puedo decir que en su aspecto económico los futuros socios cuentan con la suficiente capacidad económica para asumir los gastos de constitución y aportar el capital necesario para que SOTRAMAG LTDA. inicie operaciones y llevar a cabo el objetivo que se ha propuesto.

10.2 EVALUACION SOCIAL

Con la creación de SOTRAMAG LTDA. resultaron favorecidos los habitantes del municipio, ya que contarán con un mejor servicio de transporte, incrementando la creación, integración social, en forma acorde con las necesidades de la comunidad. También se van a beneficiar los socios por los servicios que ésta le pueda prestar.

11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Realizada la anterior investigación y conocidos los problemas que afectan tanto a los transportadores, usuarios, como al mismo transporte, puedo presentar las siguientes conclusiones y recomendaciones.

11.1 CONCLUSIONES

La creación de SOTRAMAG LTDA. constituye una de las soluciones más adecuadas al problema del servicio de transporte; aplicándose las rutas, etc. esto constituye un mejoramiento en el transporte.

El grupo de transportadores tiene capacidad y experiencia en materia de transporte, pero han carecido de una estructura organizativa que les permita cumplir a cabalidad las tareas impuestas por el mismo.

Las exigencias de los usuarios del transporte, por un buen servicio que satisfaga la necesidad de transportarse.

11.2 RECOMENDACIONES

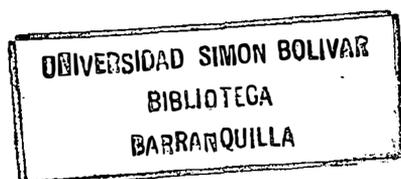
A través de la realización del presente estudio, determiné que el

cooperativismo establece el principio de la armonía en las clases trabajadoras, siendo una nueva concepción de la vida y de la sociedad, desplazando la desigualdad y el privilegio, los cuales estarán representados en un mejoramiento tanto individual como colectivo, mediante la práctica de solidaridad y el valor humano que a través de la problemática socio-económica ha demostrado sus esfuerzos para encauzar los problemas que atañen al hombre.

En el desarrollo del estudio, encontré que los socios de SOTRAMAG LTDA. recibieron el curso de cooperativismo. Pero esto no basta, es necesario mantener una constante educación ideológica en los asociados, es por eso que recomiendo, alta prioridad en toda clase de evento, educativo, conferencias, mesa redonda y cursos sobre administración y economía de las cooperativas, para que entienda cuál es su papel dentro de la entidad y así poder fortalecerla.

A los socios de la cooperativa le recomendamos que los excedentes cooperativos obtenidos en el ejercicio económico sean reinvertidos con el fin de fortalecer el capital de trabajo, para que la entidad preste un servicio eficaz a ellos y a los usuarios del transporte.

Como el objetivo principal del presente estudio es la organización del transporte de Magangué, se espera que este proyecto sea una realidad, recomendando que no sean descuidados los propósitos.



BIBLIOGRAFIA

BOLETINES MENSUALES DEL DANE. 1986.

BOLETIN N°. 1 DANCOOP.

DANCOOP. Requisitos para la obtención de personería jurídica de las Sociedades.

ENCUESTAS. Realizadas a los usuarios del transporte en el municipio de Mangué.

ENCUESTAS. Realizadas a los socios de SOTRAMAG LTDA.

FINANCIACOOP. El Instituto Financiero del Cooperativismo. Manual de Servicio. Bogotá, 1985.

FOLLETOS DEL INTRA. Bogotá, 1985.

GUERRERO PALACIO, María. El código del buen ciudadano. 6ed. Bogotá, ANDES.

HORNGREM, Charles T. Contabilidad y control administrativo. México, Diana.

NACIONES UNIDAS. "Manual de proyectos de desarrollo económico. México.

REYES, Agustín P. Administración de empresas. I y II parte. México, Limusa.

RUIZ VELEZ, Alberto. La integración cooperativa. 2ed. Medellín, 1974.

SIERRA JARAMILLO, Francisco. Cooperativas colombianas. Bogotá, Temis, 1980.

ANEXO 1. Fórmula entregada por el DANE para ser utilizada en la proyección.

$$P_1 = P_0 (1 + r)^t$$

En donde:

P_1 = Población a proyectar

P_0 = Población año 1985

r = Tasa de crecimiento

t = Tiempo entre P_1 y P_0

Aplicando la fórmula tenemos para el año 1990:

Magangué

Población 1985 = 49.160

$r = 0,018137$

$t = 5$ años

$$P_1 = P_0 (1 + r)^t$$

$$P_1 = 49.160 (1 + 0,018137)^5$$

$$P_1 = 49.160 (1,02714)^5$$

$$P_1 = 49.160 (5,6328374037)$$

$$P_1 = 64.600$$