

UAM-I
- CSH

COOPERATIVISMO: ANALISIS Y PERSPECTIVAS DE LA
COOPERATIVA "RUTA 14"

Tesis

Lic. en Administración

Integrantes:

Ma. Luisa Bustos Salgado

José Luis Pérez López

Gerardo Ramírez Juárez

Martín Zamora Bustamante

Rafael Topica Hernández

1986

078768

I N D I C E

	PAGINA
INTRODUCCION.	1
CAPITULO I	
GENERALIDADES SOBRE EL COOPERATIVISMO.	3
A. ANTECEDENTES HISTORICOS	3
B. DERECHO COOPERATIVO	15
1. CONCEPTOS	15
2. MARCO LEGAL	16
3. ESTATUTO JURIDICO DEL SOCIO	20
4. GOBIERNO DE LA SOCIEDAD COOPERATIVA	22
5. EXTINCION DE LA SOCIEDAD COOPERATIVA	25
C. LOS PRINCIPIOS UNIVERSALES DEL COOP ERATIVISMO	27
1. LIBRE ADHESION	28
2. CONTROL DEMOCRATICO	28
3. INTERESES LIMITADOS AL CAPITAL	28
4. DISTRIBUCION DE LOS EXCEDENTES EN PROPORCION AL- VOLUMEN DE LAS OPERACIONES REALIZADAS	29
5. EDUCACION COOPERATIVA	30
6. INTEGRACION	30
CAPITULO II	
LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE URBANO	32
A. DESARROLLO DEMOGRAFICO EN EL D.F.	32
B. EL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO	37
1. EL SECTOR PUBLICO	39
a) METRO	39

	PAGINA
b) AUTOBUSES URBANOS	40
c) TROLEBUSES Y TRANVIAS	41
-2. LA INICIATIVA PRIVADA	43
a) TAXIS LIBRES Y DE SITIO	44
b) TAXIS COLECTIVOS	44
 CAPITULO III	
LA COOPERATIVA "RUTA 14"	45
A. FORMACION DE LA COOPERATIVA	45
1. ANTECEDENTES	45
2. OBJETIVO	46
B. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	46
1. ORGANIZACION	46
2. REGLAMENTO INTERNO	47
3. MECANISMOS DE CONTROL	48
4. SERVICIOS Y/O PRESTACIONES	50
C. RELACIONES CON OTRAS INSTITUCIONES	50
 CAPITULO IV.	
ALCANCES Y LIMITACIONES DEL SOCIO COOPERATIVISTA	52
1. ANTECEDENTES	52
a) LABORALES	52
b) ECONOMICOS	53
2. CONDICION ACTUAL	53
3. PERSPECTIVAS	55

	PAGINA
B. PARTICIPACION COOPERATIVA.	56
1. PARTICIPACION FORMAL	56
2. PARTICIPACION INFORMAL	57
C. LIMITANTES DE DESARROLLO	60
1. INTERNAS	60
a) ANOMALIAS FUNCIONALES	60
b) EDUCACION COOPERATIVA	62
c) CUOTAS EXTRAOFICIALES	62
2. EXTERNAS	63
a) SALUD	63
b) SERVICIOS PUBLICOS	63
c) FALTA DE CREDITOS	63

CAPITULO V

ANALISIS DE LOS RESULTADOS	64
A. HOJA DE TABULACION MANUAL	65
1. DISTRIBUCION DE LA FRECUENCIA	66
2. MEDIA	67
3. MEDIANA	68
4. MODA	69
B. INTERPRETACION DE DATOS.	70
1. TABULACION MANUAL	70
2. CUADRO DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS	71
3. LA MEDIA ARITMETICA	72
4. MEDIANA	73
5. MODA	74

	PAGINA
6. GRAFICAS	76
a) GRAFICA CIRCULAR	76
b) GRAFICA POLIGONAL O POLIGONO DE FRECUENCIAS (MEDIA)	77
c) GRAFICA DE LA MEDIANA	78
CONCLUSION	79
RECOMENDACIONES	81

BIBLIOGRAFIA

NOTAS

INTRODUCCION

Los problemas que han surgido en la Ciudad de México a raíz de su desmedido crecimiento durante las últimas décadas van desde efectos nocivos en la salud física y mental de sus habitantes, hasta los de asentamientos humanos y falta de servicios públicos. De esta manera surgen nuevos problemas, y nuevas alternativas para resolverlos.

En el sector de transportes, por ejemplo, desde hace algunos años han surgido organizaciones privadas que, con su intervención, han tratado al mismo tiempo de ofrecer el servicio de transporte de pasajeros, resolver el problema del desempleo o subempleo entre sus integrantes. Así, han surgido cooperativas de transporte de pasajeros que se suman a los sistemas de transporte que el Gobierno del D.F. controla.

El objeto de este trabajo se centra en el estudio de una cooperativa: La "Ruta 14" perteneciente a la Federación de Operadores de Taxis en el Distrito Federal y la República Mexicana. Con base en este análisis pretendemos determinar si esta organización representa una verdadera alternativa de desarrollo para el socio cooperativista o es solamente una forma más de explotación por parte de sus dirigentes.

Para desarrollar este trabajo fue necesario acudir a las siguientes fuentes de información:

- a) Bibliográfica y hemerográfica
- b) Coordinación General de Transporte del D.D.F.
- c) Dirigentes y Trabajadores de la Ruta 14
- d) Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (Covitur)
- e) Dirección General de Autotransporte Urbano

De esta manera los primeros dos capítulos contienen información general sobre el cooperativismo en México y el problema urbano en el D.F. y área metropolitana. Los siguientes capítulos están centrados en el análisis de la cooperativa Ruta 14 desde su conformación, su actual organización, sus perspectivas y sus limitantes.

El capítulo V desglosa los resultados que arrojó la investigación de campo efectuada entre los socios de la cooperativa. Cabe aclarar, entonces, que en la conformación de este trabajo se desarrolló tanto la investigación bibliográfica como la de campo a través de una encuesta realizada en el seno mismo de la cooperativa.

No obstante, una seria limitación encontrada en el momento de realizar la investigación de campo la constituyó el hecho de que existe temor a las represalias que pudieran ejercer en su contra los dirigentes de la Ruta 14, por eso, considerando esta situación procedimos con el mayor tacto posible al momento de practicar la encuesta para no caer en contradicciones, ni cometer errores de apreciación en los datos recabados.

Las conclusiones a que dio lugar el presente se encuentran sintetizadas al final de la obra y son muestra palpable del actual acontecer de una organización de nuestro tiempo: La Cooperativa Ruta 14.

GENERALIDADES SOBRE EL COOPERATIVISMO.

A) ANTECEDENTES HISTORICOS.

La causa que dio origen al cooperativismo fue la llegada de la Revolución Industrial, hacia fines del Siglo XVIII; el cambio industrial y el progreso que trajo consigo, el contacto con nuevas formas de sociedad y el desarrollo de ideas políticas y religiosas concibieron la creación de este tipo de organizaciones - principalmente en Inglaterra, en Francia y en Alemania, países donde el desarrollo comercial e industrial ocasionaron graves desajustes económicos.

En Inglaterra comienzan a aparecer los primeros ensayos cooperativos. La causa directa fue el desempleo y la explotación que sufrían los trabajadores, debido a que las nuevas máquinas desplazaban mano de obra y cuando esta era empleada, se hacía trabajar a los obreros 14 y hasta 16 horas diarias, sin descanso dominical, ni prestaciones de servicios médicos porque en aquella época no existían Leyes de Trabajo.

Era lógico que los trabajadores buscaran soluciones para remediar un poco la miseria en que se encontraban. Independientemente de otros hombres interesados en resolver el problema se citan con frecuencia a Roberto Owen y a Guillermo King, que tuvieron mucho que ver en el movimiento del cooperativismo.

Owen destacó por su espíritu progresista y como administrador de una fábrica textil trató de llevar a la realidad las tesis propuestas en su libro "Una Nueva Vista de la Sociedad"; tomando medidas al interior de la empresa: Prohibición del trabajo nocturno a mujeres y niños, reducción de la jornada laboral, seguros contra enfermedades, construcción de habitaciones para los obreros, creación de escuelas para los hijos de los trabajadores, establecimiento de una sección de consumo, etc.

Esta actividad encontró simpatizantes que apoyaron las constantes peticiones al Parlamento para Legislar sobre "Villas de Cooperación" que podrían resolver el problema social.

Owen atacó las injusticias del capitalismo y a la iglesia con lo cual se encontró con la oposición de la burguesía y emigró hacia los Estados Unidos con la intención de poner en práctica sus ideas en New Harmony, donde fundó asociaciones de trabajadores de tipo colectivo, las que fracasaron por las discusiones de los miembros. Decide regresar a su patria donde se encontró con que la inquietud por el cooperativismo se manifestaba a través de la organización obrera, era considerado como un gran líder y tenía muchos discípulos; entre ellos Guillermo King, quien se basó en los ensayos de Owen para formar organizaciones que las llamó Sociedades Cooperativas, aproximadamente en

1882. La totalidad de estas organizaciones fracasaron, después de 1840 ya casi no existían cooperativas de este tipo.

Posteriormente, el 21 de diciembre de 1844 surgió en Rochdale, un poblado ocupado por tejedores de lana y artesanos, una sociedad cooperativa de consumo a la que llamaron "Los Equitativos Pioneros de Rochdale". Los pioneros estaban temerosos y su inicio fue demasiado pobre pero en cambio mantenían una unidad poco común en aquella época; finalmente lograron estabilizarse firmemente. La causa de su triunfo fue que recogieron las experiencias de anteriores cooperativas que habían fracasado, procurando no caer en los mismos errores. Este éxito marcó las leyes sobre las que iba a descansar el cooperativismo moderno.

El programa de los pioneros se proponía realizar un beneficio pecuniario y mejorar las condiciones domésticas y sociales mediante el ahorro de un capital integrado por acciones a fin de llevar a la práctica los siguientes planes:

- Abrir un almacén para la venta de provisiones, ropa, etc.
- Comprar o construir habitaciones a los miembros que deseen ayudarse mutuamente para mejorar su condición de vida.
- Fabricar artículos necesarios para proporcionar trabajo a los miembros que estuvieran desocupados.

- Adquirir tierras que serían cultivadas por los socios desocupados o cuyo trabajo fuera mal remunerado.
- Organizar las fuerzas de la producción, de la distribución, de la educación y su propio gobierno, es decir, establecer una colonia autónoma en la cual los intereses estarían unidos. La sociedad ayudaría a las otras cooperativas para establecer colonias similares.

Las reglas de funcionamiento que observan las cooperativas de consumo de todo el mundo, se basan principalmente en las normas de actuación de los pioneros de Rochdale.

~~En Francia el cooperativismo surgió por las mismas razones que en Inglaterra; pero con la diferencia de tener un respaldo teórico más fundamentado, sobresalen pensadores como: Sismonde de Sismondi y Carlos María Fourier, quienes en sus escritos defendieron a las Clases trabajadoras. FOURIER proponía la creación de "Falanterios" o comunidades integradas por sociedades autónomas de producción y de consumo.~~

~~La tarea de crear las primeras cooperativas de producción industrial fue obra de LUIS BLANC y de FELIPE BOUCHEZ, líderes obreros que se habían distinguido por haber participado en la rebelión obrera de 1848.~~

~~BLANC consiguió un puesto en el gobierno dándose a la~~

078763

tarea de organizar asociaciones obreras de producción industrial financiadas y asistidas técnicamente por el Estado, llamadas "Talleres Sociales". En cambio BOUCHEZ fundó asociaciones obreras basado en el principio de ayuda mutua, o sea sin esperar ayuda del Gobierno; conforme a este modelo se formaron muchas cooperativas algunas de las cuales lograron sobrevivir hasta la Primera Guerra Mundial.

Las reglas de funcionamiento de las actuales cooperativas de producción industrial se deben a los notables ensayos de estos dirigentes, de ahí que se diga que Francia es la patria de las cooperativas industriales.

Mientras tanto, en Alemania la pobreza de los obreros y campesinos era alarmante por lo que la idea de crear cooperativas estaba basada en los ensayos que habían hecho Inglaterra y Francia, pero no tuvieron mayor éxito por lo que deciden fundar cooperativas de crédito.

Los creadores de este tipo de cooperativas fueron -- HERMAN SHULZE DELITZSCH y FEDERICO GUILLERMO RAFFAELSEN; su lucha principal fue desde sus principios, la liberación de los trabajadores de los usureros y explotadores de todo género. SHULZE DELITZSCH trabajó principalmente en las ciudades organizando a los artesanos, obreros, empleados y pequeños industriales en asociaciones de ahorro y crédito, en 1867 siendo dipu

tado, logró la expedición de una ley que protegía este tipo de asociaciones; por su parte FEDRICO RAFFEISEN se dedicó a la organización de cooperativas de crédito entre campesinos, para 1876 fundó un Banco Central con todas las cooperativas de este tipo. Este dirigente consagró gran parte de su vida al movimiento cooperativo universal.

El cooperativismo de crédito tuvo un gran éxito por lo que otros países europeos siguieron sus pasos, extendiéndose después hacia América. Aunque en otros países hubo intentos de organizar asociaciones cooperativas es en estos países en los cuales es más representativo su desarrollo.

En nuestro país, los antecedentes más remotos de la cooperación se encuentran dentro de la organización agraria de los aztecas, en el llamado CALPULLI o tierra de los Barrios, cuya propiedad y usufructo eran comunes; el usufructo era transmisible y para tener derecho a él, se tenía que cultivar la tierra sin interrupción.

En la época de la Colonia empiezan a gestarse otras formas de mayor afinidad con el sistema cooperativo, siendo así como surgen las Cajas de Comunidades Indígenas y los Pósitos Coloniales.

Las Cajas de Comunidades manejaban un fondo común in-

tegrado por las aportaciones de los indígenas de un poblado y utilizado para sufragar los gastos de la comunidad; actuaban como instituciones de ahorro, previsión y préstamos. Debido a los malos manejos de sus administradores su funcionamiento no fue muy duradero, dando lugar a la aparición de los Pósitos que consistían en un almacén central en los que los agricultores depositaban sus cosechas para los tiempos de escasez, más tarde se convirtieron en cajas de ahorro con el objeto de proporcionar semilla a los labradores, la que deberían devolver en el tiempo estipulado más un cierto interés. Los fondos de los pósitos fueron en aumento pero a causa de los trastornos de la época y posteriormente a la Guerra de Independencia desaparecieron totalmente. Las alhóndigas al igual que los pósitos fueron instituciones que se organizaron como graneros, solo que fueron establecidos en las ciudades con el objeto de eliminar a los acaparadores y llevar directamente la producción al consumidor; estas instituciones se pueden considerar como el antecedente de las cooperativas de consumo.

Otra de las formas socioeconómicas que constituyen el germen de formación de las sociedades obreras y que a la postre iban a transformarse en cooperativas, lo constituyen los Gremios surgidos para reglamentar las actividades de las diferentes ramas de artes y oficios. Los gremios fueron disueltos durante la Colonia, aun-

que prácticamente siguieron funcionando. En 1843 volu
vieron a surgir al fundarse la Junta de Fomento de Arte
tesanos, que reagrupó a los gremios dispersos y los al
lentó en su lucha contra las ideas, libre-cambistas -
que estaban llevando a la ruina a los artesanos mexica
nos.

Los Gremios hacían invitación formal para que sus soci
os y el pueblo en general crearan cajas de ahorros,
la primera que se fundó fue en el año de 1839 y se deno
minó Sociedad Mercantil y de Seguridad de la Caja -
de Ahorros de Orizaba que funcionaba como banco y caja
de ahorros para combatir la usura y se proponía la
creación de centros de beneficencia pública; esta fue
la primera cooperativa de crédito que existió en México
co.

~~Son los gremios los que deciden crear las Sociedades~~
~~Mutualistas, mediante la creación de un fondo de asis~~
~~tencia mutua con las aportaciones de los socios, lle~~
~~gando a adquirir un formidable esplendor, pero a con~~
~~secuencia de problemas internos empiezan a declinar -~~
~~su desarrollo.~~

Las ideas del cooperativismo se difundieron por todo
el mundo y en México llegaban las noticias del éxito
de las cooperativas de Europa por el año de 1869. Es
to hizo que los dirigentes de las Sociedades Mutualista
tas comenzaran a pensar en la posibilidad de transforma

11

mar estas sociedades en cooperativas. En 1872 se formo el Círculo Obrero de México; que fue la primera organización de los trabajadores; en esta institución se hablaba con mucha frecuencia del cooperativismo y se esperaba ya quienes organizarían la primera Sociedad Cooperativa.

Tocó la decisión al gremio de sastres y el 16 de septiembre de 1873 anunciaron en el Círculo Obrero de México en una sesión solemne que organizaban la primera cooperativa. Grandes eran las esperanzas de los obreros en este primer experimento cooperativo, pero poco había de durar la armonía entre los socios, el ánimo fue decayendo en virtud de las divisiones de los dirigentes originando el cierre de la misma, tres años más tarde.

Otros mutualistas siguieron el ejemplo y en 1876 se constituye la primera cooperativa de consumidores - integrada por los obreros ferroviarios de la colonia Buenavista con el fin de abatir la miseria y el aumento de precios en los artículos de primera necesidad. Pero debido a la falta de experiencia, a la precaria situación que vivían y a las presiones de los intermediarios, no llegó a funcionar en forma de vida.

Una nueva etapa del cooperativismo se inicia con la promulgación en 1889 del Código de Comercio que re-

12

glamentó la organización y funcionamiento de las --
Cooperativas con un criterio mercantil, alejando de
los principios en que se fundaba el movimiento en -
otras partes del mundo. Como consecuencia, la forma
ción de cooperativas fue mínima. Sin embargo, las -
ideas cooperativas habían permanecido vivas en los -
elementos de la ideología anarquista a través del ma
gonismo.

Posteriormente, vino la Revolución Mexicana que abrió
un ancho cauce al movimiento cooperativo en México;
experimentando una nueva época de auge, con un carác
ter más político que organizativo y promovido por in
telectuales y profesionales, que en 1917 fundan el -
Partido Cooperatista Nacional, que logró elegir gran
número de diputados federales y varios gobernadores
estatales. Tiempo después, este partido fue liquida
do por el Gral. Plutarco Elías Calles al asumir la -
presidencia.

Si por una parte, Calles destruyó el Partido Coopera
tista, por la otra decidió impulsar el movimiento, -
especialmente de tipo agrícola; después de un viaje
que hizo a Alemania, llamándole la atención las coo
perativas de crédito rural con el objeto de implan
tarlas en México. Con esa idea promulgó, en 1927, -
la primera Ley de Sociedades Cooperativas.

Durante el régimen del General Abelardo L. Rodríguez

surgió una nueva Ley de Cooperativas en 1933, la cual se consideró como la más ortodoxa, es decir, realmente obedecía a los principios doctrinarios del cooperativismo universal, en lo que respecta a la igualdad del voto, a la distribución de rendimientos, al régimen de responsabilidad y al carácter no lucrativo.

La ley, hasta hoy en día vigente fue promulgada en febrero de 1938, por el General Lázaro Cárdenas, a quien se le considera como el gran impulsor del movimiento cooperativo, considerándolo como valioso instrumento de desarrollo económico social que puede contribuir a un reparto más equitativo del ingreso. Pese a defectos de contextura ideológica y de planeación técnica, nunca el cooperativismo había recibido un impulso más decidido y trascendental. Dos grandes cooperativas fueron creadas en esa época: Talleres Gráficos de la Nación y la Cooperativa de Obreros de Vestuario y Equipo; la primera, dedicada a las artes gráficas y la segunda, a la fabricación de vestuario al servicio del Gobierno, de igual forma se organizaron en cooperativa los ingenios "Emiliano Zapata" y "El Mante".

Viene después Avila Camacho; funda el Banco Nacional de Fomento Cooperativo, S.A. en 1941, que rindió tantos beneficios a muchas cooperativas hasta su desaparición, con lo que se ve la participación del Estado para ayudar al movimiento; colaboró en la creación -

de la Confederación Nacional Cooperativa que unificó en una sola central al cooperativismo. Al término - de su gobierno sobrevino un período de estancamiento entre los períodos presidenciales de Miguel Alemán - a Díaz Ordaz, para seguir después una ^{desde entonces} etapa de reanimación del sistema cooperativo mexicano, el cual con-
tinuó

J. López Portillo; apoyando en forma decidida al movimiento de diversos modos; - crea la Comisión para coordinar las labores de Fomento Cooperativo para coordinar las labores de las distintas dependencias del Gobierno en materia cooperativa y promulga el Plan Nacional de Fomento Cooperativo con el que en forma planificada se logrará el - desarrollo que realmente requiere el movimiento cooperativo mexicano.

B) DERECHO COOPERATIVO.

1 Conceptos.

En primer término hablaremos de la palabra Cooperar, que significa obrar conjuntamente para un fin determinado; de aquí se deriva la expresión cooperación, que denota la acción y efecto de obrar conjuntamente para alcanzar un objetivo.

Por lo anterior, se dice que Sociedad Cooperativa es una asociación de personas que desarrollan actividades de orden económico y social con objeto de procurarse el mayor bienestar posible, basados en la idea de la cooperación para lograr este propósito; de acuerdo con la doctrina cooperativa, es una asociación de personas y no de capitales controlada democráticamente, que tiene por objeto la satisfacción de necesidades de orden económico y social de sus asociados, siendo los rendimientos que se obtienen, distribuídos en proporción a las operaciones realizadas por cada uno de ellos. La Ley General de Sociedades Cooperativas la define como el conjunto de individuos de la clase trabajadora que aporten a la sociedad su trabajo personal o se aprovisionen a través de ella, procurando el mejoramiento económico y social mediante la acción conjunta en una obra colectiva.

Z T A P. L. A. F. T.
SERVICIOS DOCUMENTALES

Las cooperativas al irse extendiendo forman federaciones regionales y confederaciones nacionales, todos estos organismos integran lo que se denomina -- Sistema Cooperativo, que constituye una nueva estructura económica y social, A la acción combinada de todas las instituciones cooperativas, cuyo objeto es ir desplazando a otros sistemas económicos se le llama Movimiento Cooperativo, alentado por los principios de la doctrina cooperativa. Por último, Cooperativismo se refiere a una corriente teórica y práctica que fundamente y estructure a un nuevo régimen social, jurídico, económico y político, denominado Régimen Cooperativo.

2) Marco Legal.

La necesidad de establecer normas jurídicas especiales para el movimiento se dejó sentir plenamente a fines del siglo pasado; ya que las existentes no satisfacían su aspiración porque jamás se aceptó que el sistema cooperativo fuere solo una idea de beneficencia o un impulso a la mutualidad, sino que era una nueva actividad para la cual se precisaba legislar especialmente.

Fue en el Código de Comercio promulgado el 15 de septiembre de 1889, cuando por primera vez se estableció la regulación jurídica de las Sociedades coopera

078768

tivas. En dicho Código no se establecía diferencia alguna entre las cooperativas y las Sociedades Anónimas, ya que reducía el radio de acción de aquellas actividades estrictamente mercantiles. Para los cooperativistas de la época esta legislación siempre constituyó un obstáculo insalvable, pues a medida que se conocían con precisión los principios y finalidades del cooperativismo, se apreciaba la distancia entre éstos y las normas legales existentes.

Estas disposiciones fueron las que rigieron durante el período Porfirista y aún después de la Revolución, el primer intento formal por crear normas jurídicas en materia cooperativa fue en 1927; cuando el Congreso de la Unión, sin derogar expresamente las disposiciones del Código de Comercio, expidió la primera Ley General de Sociedades Cooperativas. Desde el punto de vista legal, se decía que la citada Ley era inconstitucional, puesto que el Congreso, conforme a la Constitución de 1917, carecía de facultades para legislar en materia de cooperativas. No obstante la buena intención, no convenció al movimiento cooperativo, puesto que aún obedecían sus normas a las disposiciones de tipo mercantil que para las cooperativas estatúa el Código de Comercio.

Cuando se realizó un impulso vigoroso para crear las

normas de derecho cooperativo de un modo definitivo, fue durante el régimen del General Abelardo L. Rodríguez. El Ejecutivo obtuvo del Congreso de la Unión facultades extraordinarias en decreto especial del 6 de enero de 1933, para expedir una nueva Ley General de Sociedades Cooperativas; considerada como la más ortodoxa sobre la materia y en ella se trataba de corregir los errores en que se había incurrido en la anterior, al mismo tiempo permitía una mayor claridad de términos y de funcionamiento para facilitar la organización de cualquier tipo de sociedad cooperativa; este nuevo paso abrió campo sin límites a las posibilidades organizativas del cooperativismo nacional. Sin embargo, no logra evitar que la Institución sea aprovechada como disfraz por empresas de tipo capitalista.

Es por ello que en el año de 1938, el Congreso de la Unión, a iniciativa del Ejecutivo Federal, expidió la tercera Ley General de Sociedades Cooperativas que actualmente regula el movimiento cooperativo considerando que tal sistema es preciso conservarlo como fuente de cooperación dentro de las clases trabajadoras, como medio apropiado para robustecerlas.

Aparte de la Ley General de Sociedades Cooperativas hay otras leyes que fomentan de manera sustancial -

al cooperativismo, entre ellas se tiene a la Ley Orgánica de la Administración Pública, que establece las facultades de las Secretarías de Estado para fomentar el cooperativismo y de registrar y vigilar su funcionamiento, dependiendo del tipo de cooperativa de que se trate. Estas son: La Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial; Secretaría de Comercio, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Pesca, y Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

En nuestro país resulta indispensable promover e impulsar el desarrollo de las cooperativas agrícolas, así la Ley Federal de la Reforma Agraria, establece la facultad para promover la formación de cooperativas de producción y de consumo en los ejidos. Así mismo, la Ley de Asociaciones Agrícolas establece que la finalidad última de las asociaciones agrícolas sería fundar cooperativas agrícolas.

Por otra parte, la Ley General de Instituciones de Crédito y Organismos auxiliares limita el desarrollo de las cooperativas de crédito, al establecer que solamente podrán disfrutar de la concesión para funcionar como instituciones de crédito las Sociedades Anónimas. Limitación esencial para que en nuestro país se organicen y funcionen cooperativas ~~de este tipo que quizás podrían fomentarse a par-~~

tir de la legislación cooperativa cuya promulgación tal vez se realice en el futuro.

3 Estatuto Jurídico del Socio.

Para ser socio de una cooperativa se deberá presentar ante el consejo de administración una solicitud por escrito, apoyada por dos miembros de la sociedad, siendo temporal su ingreso hasta la ratificación de la asamblea general más próxima; entre los requisitos que se requieren, se encuentran:

- Ser trabajador en alguna de las actividades relacionadas con el objeto social.
- Aportar su trabajo personal en cualquiera de las actividades inherentes al objeto de la sociedad.
- Presentar su documentación personal
- Suscribir por lo menos un certificado de aportación.
- No pertenecer a otra cooperativa u otra empresa en la que desempeñe funciones semejantes a las que tuviere en la cooperativa.

Al cumplir con los requisitos anteriores no habrá impedimento alguno para que de inmediato pase a formar parte de la cooperativa; al ingresar a ella adquiere sus derechos y sus obligaciones, ellos son:

- Liquidar el valor del certificado de aportación.
- Concurrir a las asambleas generales y ejercitar el derecho de voto.

- Percibir los rendimientos que se obtengan en cada ejercicio.
- Solicitar y obtener toda clase de informes respecto a las actividades de la sociedad.
- Desempeñar los cargos que le encomiende la asamblea general.
- Cumplir con las demás disposiciones de la ley y su Reglamento^{*/}, el Reglamento Interno, las bases constitutivas y los acuerdos de la asamblea general.

La pérdida de calidad de socio de una sociedad cooperativa se pierde por: muerte, separación voluntaria, exclusión por capacidad física o impedimento legal para desempeñar el trabajo que corresponda en la cooperativa. La renuncia de un socio deberá presentarse al Consejo de Administración que resolverá provisionalmente sobre ella, y esta resolución tendrá efecto de separación voluntaria. Entre las causas que tendrá una cooperativa para excluir a un miembro se observarán las siguientes:

- No liquidar el valor del certificado de aportación
- Negarse sin motivo justificado a desempeñar los cargos que le encomienden los órganos de la sociedad.
- Observar mala conducta.

- 22
- Faltar al cumplimiento de cualesquiera otra obligación que el pacto social imponga a los socios.

Quando un socio considere que su exclusión ha sido injustificada, ocurrirá a la Secretaría de Trabajo y

*/ Se refiere a la Ley General de Sociedades Cooperativas.

Previsión Social, y previa la demostración de que la Asamblea General violó los preceptos legales - que establezcan las causas de exclusión, ordenará la reposición del socio excluido.

4) Gobierno de la Sociedad Cooperativa.

Para el buen funcionamiento y administración de una sociedad cooperativa, las acciones recaerán sobre la asamblea general, el Consejo de Administración, el Consejo de Vigilancia y las demás comisiones que se formen.

La Asamblea General órgano máximo de autoridad y sus acuerdos obligan a todos los socios, resolverá sobre todos los asuntos y problemas de importancia para la sociedad y establecerá las reglas generales que deben normar el funcionamiento social, y además deberá conocer de:

- Aceptación, exclusión y separación voluntaria de socios.

- Cambios generales en el sistema productivo.
- Aumento o disminución del capital social.
- Nombrar y remover a los consejeros.
- Los planes económicos y financieros.
- Informes de los consejos y comisiones.
- Aplicación de medidas disciplinarias.
- Reparto de rendimientos.

Las asambleas generales pueden ser ordinarias o extra ordinarias. Las primeras se celebrarán anualmente y las segundas cada vez que las circunstancias lo requieran. Deben ser convocadas con cinco días de anticipación, por lo menos, si no se reúne el número suficiente de socios, se convocará nuevamente, y la asamblea podrá celebrarse en este caso con el número de socios que concurran.

El Consejo de Administración es el órgano ejecutivo de la asamblea general y tendrá la representación de la sociedad y la firma social de la misma. Puede designar al Gerente con la facultad y representación que le asigne, así como a los comisionados que se encarguen de administrar las secciones especiales. Este Consejo estará integrado por el Presidente, Secretario, Tesorero y demás comisionados; estos nombramientos los hará la Asamblea General por mayoría de votos, durando en su cargo no más de dos años, y sólo podrán ser reelectos después de transcurrido igual período a par-

tir del término de su ejercicio. Tendrá las siguientes facultades y obligaciones, entre otras:

- Formular el Reglamento de Administración y someterlo a la consideración de la Asamblea General.
- Elaborar los planes económicos y financieros, así como los presupuestos de ingreso y egresos de cada ejercicio social.
- Tener a disposición de los socios los estados financieros.
- Designar a un Gerente General al cual podrá delegar algunas de sus facultades.
- Sesionar cuando menos cada quince días.
- Determinar cuándo deben celebrarse las asambleas.
- Admisión provisional de nuevos socios.
- Llevar un libro de registro de socios.
- Representar a la sociedad ante las autoridades administrativas o judiciales
- Designar a los comisionados que se encarguen de administrar las secciones especiales.

Los miembros del Consejo de Administración serán removidos de sus puestos por la asamblea general si no cumplen las disposiciones anteriores.

El Consejo de Vigilancia, ejercerá la supervisión de todas las actividades de la sociedad y se integrará - por el Presidente, Secretario y Vocales , designados-

en la misma forma y con igual duración que el Consejo de Administración. Tendrá amplias facultades para:

- Vigilar que se cumpla lo dispuesto en los Reglamentos que ponga en vigor la sociedad, así como los acuerdos de la asamblea general.
- Asistir a las juntas del Consejo de Administración.
- Reunirse cuando menos cada mes.
- Vigilar el empleo de los fondos.
- Cuidar que la contabilidad se lleve con la debida puntualidad y corrección en libros autorizados y que los balances se practiquen a tiempo y se den a conocer a los socios.

Para el óptimo desarrollo de la sociedad cooperativa, la asamblea general nombra también comisiones especiales como son: de Conciliación y Arbitraje, de Previsión Social, de Educación Cooperativa, de Control Técnico, de Precios, etc.

5) Extinción de la Sociedad Cooperativa.

Extinción de las cooperativas como personas jurídicas se da al término de la disolución y liquidación respectiva.

La Ley General de Sociedades Cooperativas en su Artículo 46, establece como causas de disolución los siguientes:

- La voluntad de las dos terceras partes de los socios.
- La disminución del número de socios a menos de diez.

- Si llegara a consumarse el objeto de la sociedad.
- El estado económico de la sociedad no permita continuar las operaciones.
- La cancelación que haga la Secretaría de Trabajo y Previsión Social de la autorización para funcionar.

La liquidación se entiende como el proceso llevado a cabo por la comisión liquidadora que conduzca a hacer efectivos los créditos y cumplir con las obligaciones, al iniciarse este procedimiento, las autoridades judiciales darán aviso a la Secretaría de Trabajo para que se anote en el Registro de la Sociedad de que se trate con las palabras "en liquidación". Al concluir el procedimiento ordenarán a la propia Secretaría la Cancelación de dicho registro y su publicación en el - Diario Oficial de la Federación.

c) Los Principios Universales del Cooperativismo.

Desde el comienzo del presente siglo se comenzó a reclamar con insistencia que el movimiento cooperativo definiera su posición doctrinal, puesto que había realizado un avance fulgurante en los países europeos. Con este motivo, la Alianza Cooperativa Internacional (A.C.I.), en su congreso de 1937 aprobó por unánimidad siete principios fundamentales característicos del movimiento cooperativo universal; estos principios -- eran: Adhesión libre, control democrático, devolución de excedentes de acuerdo con las operaciones realizadas, interés limitado al capital, neutralidad política y religiosa, venta al contado y fomento de la enseñanza.

Después de 29 años de vigencia se observó que habían cambiado las condiciones sociales, políticas y económicas en la marcha del cooperativismo; determinándose que algunos principios ya no eran operantes y por lo mismo había que revisarlos. Por esta razón en - 1966 en el Congreso celebrado en Viena, Austria; la Alianza discutió y aprobó seis principios fundamentales, hasta hoy en día vigentes. Dichos principios son los siguientes:

078768

- 1.- LIBRE ADHESION. La Adhesión a cualquier sociedad cooperativa ha de ser voluntaria y sin restricción artificial o discriminación social, racial, política o religiosa para todas las personas que puedan hacer uso de los servicios y estén dispuestos a aceptar las responsabilidades de ser socio. Al cooperativismo pueden pertenecer todos los hombres que así lo manifiesten libremente, que sean honrados y de buena fe.

- 2.- CONTROL DEMOCRATICO.- Las sociedades cooperativas son organizaciones democráticas; sus operaciones deben ser administradas por personas designadas según la modalidad establecida por los socios y con la obligación de rendirles cuenta de su acción. Los miembros de las cooperativas deben gozar de igual derecho a voto (una persona un voto, independientemente de su aportación económica), y de participar en las decisiones en igualdad de condiciones a los demás. La práctica de este principio entraña la realización de la democracia económica, social y política.

- 3. INTERESES LIMITADOS AL CAPITAL.- Los aportes de capital deben solamente recibir una tasa de interés estrictamente limitado si fuera establecida alguna.

Esta aceptación en algunos casos puede ser necesaria, pues el interés ha resultado un buen estímulo para que los socios suscriban mayor número de certificados de aportación y capitalicen sus rendimientos; -- con objeto de que las cooperativas puedan ensanchar su radio de acción.

4. DISTRIBUCION DE LOS EXCEDENTES EN PROPORCION AL VOLUMEN DE LAS OPERACIONES REALIZADAS. - Los excedentes, si los hay, pertenecen a los socios y deben distribuirse de manera tal que ningún socio gane a costa de otro. Esto puede hacerse a decisión de los socios como sigue:

- Mediante la creación de un fondo para el futuro crecimiento de la cooperativa.
- Mediante el establecimiento de servicios comunes o,
- Por medio de la distribución entre los socios en proporción de sus transacciones con la sociedad.

Estos excedentes se reparten en las cooperativas de consumo, en razón del monto de compras realizadas para cada socio; en las cooperativas de producción de acuerdo con el trabajo aportado; en las cooperativas de crédito, tomando en cuenta los intereses pagados, etc.

5. EDUCACION COOPERATIVA.- Las cooperativas deben -
destinar y aplicar fondos para la educación de
sus socios, directivos, empleados y público en -
general, sobre los principios y técnicas de la
cooperación tanto en sus aspectos económicos, -
como en los democráticos.

La educación cooperativa incluye:

- Una enseñanza académica pero, también práctica,
- lo que se aprende pero, también como se aprende,
- El proceso educativo que dura toda la vida.
- La incorporación al proceso de educación y re -
educación.

El objetivo primordial de la educación es el de
crear "Conciencia Cooperativa" entre los socios.

6. INTEGRACION.- Todas las organizaciones cooperativ
vas con el fin de servir mejor a los intereses
de sus asociados y de sus comunidades deben coo-
perar activamente de todos los modos posibles -
con otras cooperativas locales, nacionales o in-
ternacionales.

Es el único principio que la A.C.I. exhorta a --
los socios con el fin de servir a los fines de
la cooperativa.

La integración es un deber por el mismo principio de la ayuda mutua. Si el cooperativismo proclama la cooperación, no puede concebirse que - ésta no existe entre los organismos cooperativos de todos los tipos.

CAPITULO II

LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO.

A. DESARROLLO DEMOGRAFICO EN EL D.F.

Se ha podido observar durante las últimas 4 décadas - que el crecimiento demográfico en la Cd. de México ha avanzado a pasos agigantados. Tal es así que se habla de ser la ciudad más poblada en el mundo. Claro está - que dentro de este rubro se considera al Distrito Federal y el área Metropolitana, es decir los municipios del Edo. de México que colindan con el D.F.

La tabla No. 1 nos muestra el aumento de la población en el D.F. en lo que va de este siglo.

TABLA No. 1

POBLACION DEL DISTRITO FEDERAL (1900 - 1980)

1900	541,516	1950	3,050,442
1910	720,753	1960	4,870,876
1921	906,063	1970	6,874,165
1930	1,229,576	1980	8,831,079
1940	1,757,530		

FUENTE: Anuario de Vialidad y Transporte 1983. pág. 2
Depto. del Distrito Federal.
Coordinación General del Transporte.

En la anterior tabla podemos observar con claridad - que entre 1940 y 1950 prácticamente se duplicó la población residente en el D.F. y posteriormente ha seguido un alto grado de desarrollo. También es durante este lapso en que "se iniciaba la urbanización acelerada del Distrito Federal, el cual registró entre - - 1940 y 1950 un incremento demográfico de 6.3% anual, - la mayor tasa de crecimiento de la población urbana - en lo que va del siglo." (1)

Aunada a esta creciente población del D.F. "Los quince municipios del Estado de México, con urbanos con - el Distrito Federal acusaron una población conjunta - de 4,820,081 habitantes en 1980. Por lo tanto, en ese año, la población del área Metropolitana de la Ciudad de México era de 13,651,160 habitantes." (2)

La tabla No. 2 nos muestra la población del área metropolitana en 1980 por delegaciones y municipios.

TABLA No. 2

POBLACION DEL AREA METROPOLINATA A 1980.

DELEGACION	No. de HABIT.	MUNICIPIO	No. de HABIT.
1.- Gustavo A. Madero	1,513,360	1. Nezahualcóyotl	1,341,230
2.- Iztapalapa	1,262,354	2. Ecatepec	784,507
3.- Cuauhtémoc	814,983	3. Tlalnepantla	778,173
4.- V. Carranza	692,896	4. Naucalpan	730,170
5.- A. Obregón	639,213	5. Atizapán de Z.	202,248
6.- Azcapotzalco	601,524	6. Cuautitlan Izcalli	173,754
7.- Coyoacán	597,129	7. Tultitlán	136,829
8.- Iztacalco	570,377	8. Nicolás Romero	112,645
9.- Benito Juárez	544,882	9. Texcoco	105,851
10.- Miguel Hidalgo	543,062	10. La Paz	99,436
11.- Tlalpan	368,974	11. Coacalco	97,353
12.- Xochimilco	217,481	12. Chalco	78,393
13.- M. Contreras	173,105	13. Huixquilucan	78,149
14.- Tláhuac	146,923	14. Chimalhuacán	61,816
15.- Cuajimalpa	91,200	15. Cuautitlán de R.R.	39 527
16.- Milpa Alta	53,616	SUBTOTAL EDO. DE MEX.	820,081
SUBTOTAL D.F.	8,831,079		
POBLACION DEL AREA METROPOLITANA		13, 651,160	

FUENTE: Anuario de Vialidad y Transporte 1983. pág. 2
 Depto. Del Distrito Federal.
 Coordinación General del Transporte.

Sin embargo, los datos antes mencionados corresponden a 1980. En la actualidad, como es obvio suponerlo, ha crecido a ritmo galopante. Hacia 1984 se estimaba una población cercana a 9,600,000 habitantes en el D.F. y de 6,260,200 habitantes en los municipios conurbanos del Edo. de México en 1983, la que sumada daba un total de 15,860,200 personas conviviendo en la gran ciudad. Actualmente se estima una población total cercana a 17,000,000 de habitantes, mismos que exigen servicios urbanos individuales y colectivos.

Debido a este fenómeno demográfico, surge toda una serie de nuevas y mayores necesidades que exigen rápida y efectiva respuesta de parte no sólo de las autoridades sino también de los ciudadanos que conviven en esta gran urbe. Problemas o necesidades que antes no se conocían o eran a pequeña escala, surgen ahora agigantados por la brutal masa humana que los provoca. Así se exigen mayores cantidades de agua potable, energía eléctrica, teléfonos, servicios de transporte y comunicación etc. Pero también han aparecido nuevos problemas como la contaminación ambiental, la falta de espacios verdes, el deterioro ecológico etc.

Además la excesiva concentración de la población provoca también que las fuentes de trabajo sean escasas o insuficientes. Esto aunado a la actual crisis económica en la cual nos desenvolvemos, trae como consecuen-

30

cia un exceso de mano de obra tanto calificada como /
no calificada con sus obvias consecuencias sociales:-
desempleo o subempleo, aumento de la delincuencia - -
etc.

B. EL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO,

Hemos mencionado que existen actualmente cerca de 17- millones de habitantes en la Cd. de México y zona periférica; población que se moviliza para acudir a sus lugares de empleo, estudio etc. Para hacer frente a la extraordinaria demanda que esto significa se cuenta con un sistema de transporte público bastante complejo.

Dicho sistema incluye tanto al sector público como al sector privado. En la tabla No. 3 se desglosa el sistema aludido en todos los subsistemas que lo integran así como los viajes-persona por día en el área metropolitana a que da servicio cada uno.

TABLA No. 3

DISTRIBUCION MODAL DE VIAJES-PERSONA POR DIA EN EL AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, D.F. A-1983.		
MEDIO	TODOS LOS VIAJES	PORCENTAJE
1. Metro (Incl. Transbordos)	6,515,716	29,08
2. Autobús Urbano	5,821,759	25,98
3. Automovil particular	4,267,815	19,04
4. Autobús suburbano	3,157,929	14.04
5. Taxi Colectivo	1,838,715	8,20
6. Trolebús	280,614	1.25
7. Autobús escolar	191,612	0.85
8. Taxi libre y de sitio	154,802	0.69
9. Bicicleta	90,929	0.41
10. Tranvía	59,035	0.26
11. Camión	29,158	0.13
12. Motocicleta	15,498	0.07
SUMA	22,413,582	100.00

FUENTE: Anuario de Vialidad y Transporte 1984, -
 pág. 31.
 Depto. del Distrito Federal.
 Coordinación General del Transporte.

Como se puede observar la movilización de la población es sumamente alta de ahí que el problema del transporte urbano y suburbano sea de capital importancia en la actualidad.

Sin embargo, cabe aclarar que un gran porcentaje de estos viajes no son terminales, es decir, una gran cantidad de usuarios de medios de transporte los utilizan solo para enlazarse con otros más y así concluir su destino real. Así, el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) se convierte en la espina dorsal de la Cd. de México, ya que casi todas las rutas de autobuses urbanos y suburbanos, taxis colectivos y trolebuses convergen en él.

1. EL SECTOR PUBLICO.

Para hacer frente al problema del transporte urbano en la Cd. de México, el Gobierno del Distrito Federal ha intervenido con un complejo sistema de transporte que poco a poco ha ido creciendo tanto en tamaño como en costos, ya que subsidia con fuertes cantidades de dinero a los diversos subsistemas que lo conforman.

a). M E T R O .

"La construcción del metro del Distrito Federal fue iniciada en 1867, completándose 40.81 Km, en tres líneas, para 1972. De 1972 a 1983 se amplió una línea y se construyeron 3 más. Durante 1983 se amplió más la línea 3, de Zapata a Universidad y se terminó la Línea 6... Completándose un total de 93.15 Km". (3)

"El tren metropolitano del Distrito Federal, mejor conocido como el metro, ha ido creciendo y transpor--

tando cada vez más pasajeros. Es el más rápido y eficiente de todos los transportes públicos y su velocidad comercial de 35 Km/h y su baja tarifa lo ha hecho muy popular.

Durante 1984 se ampliaron 2 líneas más la 1 y la 2 y se terminó la construcción del tramo norte de la Línea 7, con lo que al final del año se llegó a 102.5 Km, en operación, con 99 estaciones"... (4)

Debido a la distribución y dirección de sus líneas, así como a su bajo costo, el metro se ha convertido en el sistema más barato rápido y eficiente con que cuenta la Cd. de México.

Hacia el año de 1984 el promedio de pasajeros en un día laborable llegó a 3,928,699 (5)

b). AUTOBUSES URBANOS.

"El 18 de agosto de 1981 fue creado el organismo público descentralizado "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100" y el 30 de septiembre del mismo año fue publicada la revocación de todas las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en autobuses, en la Cd. de México. Este organismo fue integrado con bienes de los expermisionarios.

Hacia 1984 se tenía un total de 7,160 autobuses. El promedio de unidades en servicio es de 5,646 unidades

de lunes a viernes y de 2,581 los sábados y domingos: En 1984 fueron transportados 1,920 millones de pasajeros, lo que da un promedio global de 5,260,274 pasajeros por día". (6)

El sistema cubre las 16 delegaciones políticas del D.F. y se combina, en la mayoría de los casos, con el metro y con el sistema de transportes eléctricos, así como el sistema de autobuses suburbanos que da servicio a los municipios adyacentes del Edo. de México.

c). TROLEBUSES Y TRANVIAS.

El transporte urbano de pasajeros en vehículos con propulsión eléctrica es uno de los sistemas más viejos de la capital, el organismo descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. sigue adelante su tarea de ampliar la red y cubrir más áreas de la ciudad. Los objetivos que se persiguen son el de optimizar, desarrollar y modernizar el equipo e infraestructura de la red de trolebuses y tranvías. Reconociendo las ventajas de estos medios de transporte, con sus características propias de seguridad, comodidad y nula contaminación, el gobierno de la ciudad trata de aprovechar en mayor grado estos medios de transporte de pasajeros.

... "el total de pasajeros transportados en trolebus durante 1984 fue de 203,319,872 lo que significa un -

promedio general de 557,040 pasajeros transportados-- por día." (7)

Por lo que con^sciene a tranvías al iniciarse la construcción de los ejes viales, se suprimieron la mayor- parte de éstas líneas y, en 1984, se suspendieron las últimas dos que venían operando de Taxqueña a Xochi-- milco y Taxqueña a Tlalpan para dar paso al "Tren li- gero" cuyas características principales son las si- - guientes:

- Capacidad de 10,000 a 35,000 pasajeros/hora
- Protecciones laterales a lo largo de la ruta
- Paradas distanciadas a 750 m
- Un mínimo de cruces viales a nivel
- Pasos de peatones para acceso a los paraderos
- Nuevo sistema de semáforos en los cruces.

2. LA INICIATIVA PRIVADA.

Además de los sistemas de transporte urbano que controla el Gobierno de la Ciudad de México, también la iniciativa privada interviene para tratar de resolver la creciente demanda de viajes. De esta manera el servicio de taxis se ha incrementado en los últimos años.

a). TAXIS LIBRES Y DE SITIO.

Analizando la tabla 3 podemos observar que este sistema de transporte transporta diariamente al 0.69% de la población que se desplaza dentro de la ciudad de México, es decir realiza 154,802 viajes-persona en un día.

Sin embargo, cabe hacer la aclaración que el servicio que presta este sistema es, en la mayoría de los casos un viaje total, es decir, cubre el viaje integro del usuario hasta su destino final.

Durante los últimos años y debido a la gran demanda de transporte, el gobierno capitalino se vio obligado a extender concesiones a particulares que solicitaban placas de servicio para transporte de pasajeros, ante esta situación se permitió la circulación de vehículos sin placas de servicio para proporcionar transporte, a estos nuevos se les denominó "taxis tolerados".

Actualmente se sigue la política de integrar a los taxis tolerados a los sistemas ya establecidos, para

ello se les ha solicitado varios requisitos y se les ha dotado gradualmente de placas de servicio.

b). TAXIS COLECTIVOS.

Los taxis colectivos mueven un total de 1,838,715 viajes persona diariamente. La mayoría de estos viajes solo representan un tramo del viaje total de los usuarios, permitiéndoles enlazarse con otro medio de transporte.

En el servicio de taxis colectivos se incluyen automoviles y camionetas combis, dando servicio en 203 rutas y 466 ramales. (Un ramal es un subruta dentro del espacio geográfico de la ruta).

En sus orígenes los taxis colectivos se agruparon en Cooperativas de Transporte rigiéndose de acuerdo a la Ley General de Sociedades Cooperativas y al Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

En este caso analizaremos la cooperativa de transporte ruta 14 para observar su formación, desarrollo y perspectivas.

CAPITULO III

LA COOPERATIVA "RUTA 14"

A) FORMACION DE LA COOPERATIVA.

1. ANTECEDENTES.

La ruta 14 se formó aproximadamente en el año de 1960. Originalmente tenía el nombre de "Coalición de Taxistas del Sureste", fueron un grupo de taxis sin itinerario fijo, las oficinas se encontraban en las esquinas que hoy se conocen como Ayuntamiento y Ermita Iztapalapa (a un costado de la Delegación Iztapalapa, en cuya explanada se realizaban las asambleas).

Por necesidad de tener una fuente de ingresos (por falta de empleo) un grupo de 6 personas tuvieron la idea de formar un sitio de taxis que no tenían una ruta fija. Al principio se solicitarón entre los conocidos de los socios a más personas, que teniendo un vehículo que reunieran los requisitos para ofrecer el servicio, pudieran formar parte del grupo para satisfacer la demanda que aumentaba constantemente.

La idea de formar una Ruta con itinerario fijo surgió debido a que se observó que existían algunas zonas en Iztapalapa que requerían de mayor número de vehículos por la cantidad de personas que necesitaban.

ban el servicio de transporte, las áreas de mayor -
 afluencia de pasajeros fuerón (y siguen siendo) Cárcel de Mujeres; la Col. Santa Cruz; el Panteón Civil y el Vergel.

2. OBJETIVO.

Cualquier organización por pequeña que sea, siempre perseguirá un objetivo, y en la cooperativa "Ruta 14" los objetivos a seguir son:

- Dar un buen servicio a los pasajeros.
- Mantener la fuente de empleo.
- Ayudar a solucionar los problemas de transporte al público.

B) ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL.

1. ORGANIZACION.

Todo negocio para su buen funcionamiento necesita -
 del establecimiento una organización que responda -
 a sus necesidades y requerimientos. Ante esto, la -
 cooperativa "Ruta 14" nos da a conocer su organigrama de la forma siguiente:

DIRIGENTE	JEFE DE SERVICIO
ABOGADO ASESOR JURIDICO	SOCIOS DOCTORES
SECRETARIA	SECRETARIA
CHOFER DE GRUA	CAJERO

2. REGLAMENTO INTERNO.

El reglamento interno orientado para el buen manejo de la organización y disciplina de los socios, se encuentra delineado por los siguientes puntos:

- Dar buen servicio, sobre todo en horas de mayor demanda de transporte de pasajeros (en horas pico),
- Tener en buen estado la unidad,
- Documentos de la unidad en regla.
- No pertenecer a otra Ruta simultáneamente.
- Limpieza personal y del vehículo.
- No manejar en estado de ebriedad.
- Asistir a asambleas (dos veces al año),
- Cumplir con las cuotas semanales
- Portar la credencial de la Federación ~~en horas de~~ trabajo.

De los mecanismos de control que existen en la organización se tiene que:

En las bases del metro portales los despachadores no permiten que en cada base se encuentren más de tres-vehículos esperando a los pasajeros, los mandan a formar al callejón que se encuentra en Plutarco - - Elías, entre las calles de Benito Juárez y Victor - - Hugo, y los mandan llamar cuando les toca su turno.

Semanalmente cada socio debe pagar una cuota fija de \$1,500.00 para el sostenimiento de la organización, cuando un socio deja de pagar cuatro semanas consecutivas sin previo aviso, se le da de baja definitiva de la Ruta.

Los representantes de cada ramal (Jefes de Servicio) supervisan regularmente en las bases que les corresponde, que los socios den un buen servicio, principalmente en días y horas en que aumenta considerablemente la demanda de transporte. Las faltas que suelen cometer los socios son:

- Cargar pasaje al final de las filas para cobrar por encima de la tarifa autorizada.
- Escoger el pasaje (Señoritas).
- Llegar a la base y platicar con otros compañeros.
- Ingerir bebidas alcohólicas al prestar el servicio.
- Los días de lluvias cobrar más de lo que fija la -

tarifa autorizada.

No llegar a las bases en horas en que se necesitan por la gran demanda de transporte de pasajeros.

Si se sorprende a algún socio cometiendo dichas faltas primero se llama la atención, si reincide se le suspende de 8 a 15 días, y si vuelve a reincidir es suspendido definitivamente.

Cada jefe de servicio controla su ramal y entrega cuenta de las cuotas de los socios cada semana al dirigente, quien toma la decisión del destino que se da a los fondos en coordinación con los jefes y el asesor jurídico.

4. SERVICIOS Y/O PRESTACIONES.

LOS SERVICIOS Y/O PRESTACIONES QUE TIENEN LOS SOCIOS POR PARTE DE LA ORGANIZACION SON:

- Seguro de Vida en caso de fallecer accidentalmente durante el trabajo (\$ 500,000.00).
- Ayuda económica en caso de accidente.
60% en el primer accidente en el año.
40% del costo económico en el 2° accidente en el año.
20% del costo económico en el 3° accidente en el año.
- Asesoría Jurídica en caso de accidente al desarrollar el trabajo.
- Servicio Médico General.
- Servicio Médico Dental.

Para que el socio pueda gozar de estos servicios - debe contar con la credencial de la Federación de - Operadores de Taxis en el Distrito Federal y en la - República Mexicana, que se encuentra ubicada en la - Calz. Ermita Iztapalapa 2588 Col. Jacarandas, y estar al corriente de sus cuotas semanales.

C. RELACIONES CON OTRAS INSTITUCIONES U ORGANISMOS.

Dentro de las relaciones que mantiene esta asociación destacan por su importancia las siguientes:

- La Federación de Operadores de Taxis en el Distrito Federal y en la República Mexicana, que es - - quien expide las credenciales a los socios.
- El Departamento del Distrito Federal, directamente con la Coordinación General de Autotransporte Urbano y algunas ocasiones con la Coordinación General del Transporte. Que son las que otorgan la concesión o permiso al particular en cuanto a la autorización formal para poder trabajar.
- El Partido Revolucionario Institucional y la Confederación Nacional de Organizaciones Populares. - Quienes participan en los Asuntos Laborales y Políticos.
- ~~La Dirección General de Fomento Cooperativo, Organismo ante la cual se registró la asociación.~~
- La Dirección General de Autotransporte Urbano, -- quien expide la solicitud para ingresar a la Ruta y otorga la concesión a la misma; y
- La Tesorería del Distrito Federal dependencia ante la cual se realizan los pagos de impuestos, derechos de placas multas, infracciones, etc. Y que junto con la Dirección General de Autotransporte Urbano fija la tarifa autorizada que deben cobrar los taxis colectivos por tramo recorrido.

CAPITULO IV

ALCANCES Y LIMITACIONES DEL SOCIO COOPERATIVISTA.

A. DESARROLLO ECONOMICO-SOCIAL

1). ANTECEDENTES.

a). LABORALES.

El cooperativismo en el transporte colectivo surge también en el mundo como una alternativa para el trabajador desempleado o subempleado, para con ello contribuir a una solución de desarrollo en el transporte y en especial en la creación de fuentes de empleo.

El propósito de este tipo de cooperativas, además de social es el de incorporar al hombre en la vida laboral ya sea como trabajador (chofer) propiamente dicho o como un auto empleado en el sector al contribuir con su capital y fuerza laboral.

Ahora bien, específicamente dentro de la "Ruta 14" se observó que los agremiados cuando comenzaron a trabajar en ésta y en un considerable porcentaje, contaban con un vehículo propio, mismo que por un lado, algunos lo habían adquirido de la compra al contado; por el otro, por la vía del crédito. Finalmente otros participaban del uso de una unidad por medio de la asociación, o porque un familiar o amigo se las facilitaba para trabajarla en sus ratos libres.

b). ECONOMICOS.

Otra alternativa para el trabajador es el de lograr mejores niveles económicos ya sea en el mejoramiento de sus condiciones materiales así como en los culturales.

Este tipo de cooperativa de servicio y enfocándonos también en la "Ruta 14", con el tiempo y la práctica ha tenido resultados buenos tales como:

- Alza del nivel de vida del agremiado al tener la -
posibilidad de convertirse en propietario de una o
más unidades.
- Trabajar a base de concesiones, es decir, el saldo
de los ingresos del día quedan en poder del opera-
dor y/o propietario.

2). CONDICION ACTUAL.

Dentro de las manifestaciones reflejadas por los so-
cios es que este tipo de trabajo les resultó de su - -
agrado, porque para ellos no existe implantación de -
un horario fijo, lo cual les permite que puedan reali-
zar otras actividades, por ejemplo trabajar un nego-
cio propio en alguna empresa, o poderse dedicar al es-
tudio profesional. Otro aspecto es que para algunos -
resulta ser su "Modus vivendus" mismo que les permite
cubrir sus necesidades diarias.

En otro orden de ideas, actualmente la mayoría ha logrado ser propietario de una o más unidades, caso que les ha permitido considerar a la ruta como su principal fuente de trabajo; y la razón es que (según datos proporcionados y recopilados en las encuestas), sus percepciones salariales mínimas diarias son de 10 mil pesos, laborando 8 horas diarias. Esto les ha permitido el poder dirigir y mantener una familia integrada hasta por cinco personas.

Finalmente, el grado de educación que presenta cada agremiado va desde primaria hasta el nivel superior, encontrándose de estos últimos a Contadores Públicos, Licenciados en Derecho y Administración, así como un Educador y un Doctor en Medicina.

3. PERSPECTIVAS

El acelerado crecimiento de la población en la Ciudad de México (como se mencionó en el Capítulo II), está provocando que el transporte día con día se torne insuficiente. Ante esto, el futuro para la cooperativa "Ruta 14" se ve sustancialmente prometedor, ya que se podrá pensar en la ampliación y/o creación de nuevas rutas de apoyo que cubran la demanda que solicite el usuario. Por otro lado, con el funcionamiento de estas cooperativas podrán surgir nuevas cooperativas complementarias de ellas mismas, puesto que tienen la ventaja de poner en práctica "La ley de oro del cooperativismo"; es decir, la directiva podría invertir el sobrante del pago de los socios en la adquisición de refaccionarias, de un taller mecánico o lograr que les financien llantas y otros accesorios.

B. PARTICIPACION COOPERATIVA.

Los socios y choferes de la ruta 14 participan dentro de la cooperativa en forma más bien pasiva debido al hecho de que carecen de estímulos que los motiven para desempeñarse en forma adecuada. En el siguiente apartado se detallan los vicios y anomalías que desvirtúan los principios y metas por los cuales fue creada esta cooperativa y que no se han logrado, salvo algunos.

Para fines de este estudio dividiremos la participación cooperativa en dos grupos: Formal e Informal.

a). PARTICIPACION FORMAL.

La cooperativa convoca a reunión ordinaria los primeros días de cada año, para esto efectúa dos o tres sesiones cada día citando en cada una a un ramal, así hasta terminar con los 31 ramales, Sin embargo, son pocos los socios que asisten a estas reuniones, debido al hecho de que no existe control de asistencia, además, en la mayoría de los casos, se trata de reuniones manipuladas en donde sólo se da participación a los socios cuando los dirigentes no ven afectados sus intereses o no aparecen brotes de descontento.

También existen asambleas extraordinarias cuando el caso lo amerita, por ejemplo para dar indicaciones sobre el cambio de tarifas, el pase de revista etc.

Pero al igual que en las asambleas ordinarias los avisos de cita se dan uno o dos días antes, e incluso, - unas horas antes, con el objeto de mantener a los socios poco o mal informados sobre sus derechos, obligaciones o problemas que les atañen directamente.

De esta manera la participación formal de los socios se ve bastante disminuida; pero sucede que aunque los miembros de la cooperativa están en contra de la fuerte manipulación que en ella se ejerce, ésta sigue gozando de una gran fuerza política y económica, debido al hecho de que movilizan un alto número de pasajeros y, por lo tanto, sus ingresos económicos son altos -- comparativamente hablando con el salario mínimo vigente en el D.F. Otra razón por la cual los socios no se manifiestan abiertamente en contra es porque temen - las represalias que contra ellos pueda haber. Como -- son suspensiones temporales del servicio o baja definitiva de la ruta.

b). PARTICIPACION INFORMAL.

En el seno mismo de la ruta se han gestado también - grupos informales como lazos de unión mucho más fuertes que los que la ruta les ha asignado, por ejemplo - en algunos ramales existen equipos de futbol que practican este deporte los miércoles por la tarde.

Otro grupo informal esta compuesto por varios trabaja

dores que se reúnen los sábados por la tarde para con-
vivir en forma amena.

También existe un grupo más reducido de socios que se
reúnen con sus respectivas familias y realizan paseos
de esparcimiento los domingos en forma conjunta.

Sin embargo, ninguno de estos grupos, y mucho menos -
otros más pequeños afectan en forma alguna ni son de
gran peso dentro de la organización, por ello es que
prácticamente han pasado desapercibidos en la ruta --
14.

No obstante, existe otro grupo informal que es conve-
niente citar aquí; se trata de un grupo reducido de -
socios y dirigentes de ramales que asisten a una can-
cha clandestina de frontón en donde se cruzan fuertes
apuestas de dinero; los asistentes a dicho lugar, por
el motivo antes citado, se allegan las simpatías de -
los dirigentes y, por eso mismo, logran o tienen acce-
so a prestaciones o concesiones que no tienen el res-
to de los socios.

De cualquier manera existen ciertos lazos de unión -
entre los trabajadores, lazos que no surgen necesaria-
mente de un grupo formal o informal, sino por el solo
hecho de pertenecer a la misma ruta y desempeñar un -
trabajo igual, así en caso de accidentes de tránsito,
fallas mecánicas, ponchaduras etc. Se prestan unos a-

de frente

otros ayuda económica y moral que alivie en cierta -
forma las necesidades del compañero en situación di--
fícil.

C) LIMITANTES DE DESARROLLO

1. INTERNAS

a) ANOMALIAS FUNCIONALES

- Los dirigentes de la Ruta 14 no son elegidos democráticamente según las encuestas realizadas a los socios cooperativistas el 30 % manifestaron que el dirigente de la Ruta y los jefes de servicio son personas que buscan la manera de permanecer en sus puestos, toman represalias ante quienes tratan de sustituirlos. Un ejemplo de lo anterior es que, algunos de los representantes al saber que existen personas interesadas en organizar asambleas para cambiarlos, los primeros reúnen firmas de sus representados para no realizar dicha asamblea, manifestando que están conformes con los jefes de servicio actuales (la reunión de firmas es individualmente, así el "socio cooperativista" se encuentra presionado para firmar).

- El servicio de grúa no es eficiente para todos, tienen preferencia los conocidos de los jefes de servicio o de quien maneja la grúa, este servicio debe ser gratuito y no siempre es así.

- Los abogados (hermanos del dirigente), que asesoran jurídicamente a quienes sufren accidentes viales al prestar el servicio de transporte de pasajeros, tampoco cumplen con su función; dan preferencia a las personas conocidas o a familiares.

- El monto de las aportaciones semanales es fijado arbitrariamente por el dirigente en coordinación con los jefes de servicio e impuesto a los "socios cooperativistas", quienes se ven obligados a pagar lo que les exigen para tener derecho a trabajar.

- El servicio médico que deben disfrutar los "socios cooperativistas" tampoco es proporcionado debido a que los médicos generalmente no se encuentran en sus consultorios e dan cita para cuando ellos no están presentes; el "socio" acude al médico particular para atenderse y no perder más tiempo, mientras los doctores de la Ruta perciben un sueldo sin merecerlo.

- Cuando se sorprende a algún compañero cometiendo alguna falta o no siguiendo las normas que existen en la Ruta, se le debe sancionar en caso de ser conocido de alguien importante dentro de la misma, sólo se le llama la atención amistosamente aunque reincida en la falta; sino es conocido o familiar de algún jefe de servicio o del dirigente entonces sí se aplica la sanción correspondiente a la falta.

b) EDUCACION COOPERATIVA.

La educación juega un papel importante dentro de la cooperativa, dependiendo de ella, en muchas ocasiones, el éxito o el fracaso de la misma; por lo que se hace necesario que todas las cooperativas deben hacer una provisión para la educación de sus socios, consejeros y empleados así como del público en general, sobre los principios y técnicas de la cooperación; tanto en lo económico como en lo democrático.

Es decir, las empresas cooperativas deben destinar de los rendimientos repartibles al finalizar el ejercicio social, un porcentaje suficiente para integrar el fondo de educación cooperativa.

Todo lo anterior no se observa en la "Cooperativa Ruta 14".

c) CUOTAS EXTRAOFICIALES

Se les llama cuotas extraoficiales a las aportaciones que hacen los socios para festejos que se llevan a cabo anualmente dentro de su organización, especialmente el del día 12 de diciembre; otras cuotas que no son fijas pero que deben darse se realizan cuando suceden accidentes viales durante la jornada de trabajo como son:

- Choques o atropellamientos.

Estas cuotas aunque no son oficiales de alguna forma son obligaciones morales, y si no se ajustan a ellas, sus mismos compañeros les dan la espalda.

LIMITANTES DE DESARROLLO (2 EXTERNAS)

a) SALUD

A pesar de que la mayoría de los "socios cooperativistas" entrevistados no mencionaron tener problemas de salud, algunos sí lo aceptaron, estos problemas son originados por el hecho de permanecer generalmente más de 8 horas sentados frente al volante, sufrir tensiones nerviosas por el tráfico lento a que se enfrentan diariamente, no comer a sus horas o comer en la calle en lugares insalubres etc.

b) SERVICIOS PUBLICOS

Los choferes de los taxis colectivos, son víctimas de extorsiones por parte de los motociclistas, patrulleros y oficiales de servicios públicos, los choferes se ven forzados a dar dinero a éstas personas para que los dejen seguir trabajando y que les sean devueltos sus documentos (tarjeta de circulación y licencia de conducir) que les son recogidos con anterioridad.

c) FALTA DE CREDITO

Si las cooperativas funcionaran como tales podrían dar origen a nuevas cooperativas complementarias de ellas mismas, la directiva de la Ruta 14 podría invertir el sobrante del pago de sus socios en adquirir refaccionarias, talleres mecánicos o lograr financiamiento para adquirir nuevas unidades, llantas y otros accesorios, si existiera financiamiento para los "socios", éstos tendrían mayor oportunidad para seguir prestando un buen servicio teniendo en buen estado mecánico la unidad.

CAPITULO V

ANALISIS DE LOS RESULTADOS.

Con referencia al trabajo realizado, se inició una investigación que permitió apreciar y medir en forma cuantitativa la tendencia del nivel económico-social del socio cooperativista de la "Ruta 14". A través de la elaboración de un cuestionario con veinte preguntas. (Que nos acercaran a la situación real del socio cooperativista.

Este cuestionario fue aplicado a cincuenta socios y otro cuestionario se le formuló al Representante (Dirigente) de la Cooperativa.

La aplicación de los cuestionarios se realizó mediante entrevistas con los miembros y dirigentes, completando con observaciones y pláticas con algunos otros miembros de la cooperativa.

En no pocos casos hubo necesidad de visitar más de una vez a las cooperativas para lograr las respuestas al cuestionario.

El procesamiento general de la información se obtuvo mediante la realización de una tabulación manual para de ahí determinar la media, mediana, moda y la representación de los datos e interpretación de los mismos.

A. HOJA DE TABULACION MANUAL

No. DE PREGUNTAS EN %

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	%
1	2	2	5	8	5	5	4	2	5	2	5	3	0	1	5	3	2	5	4	2	70
2	0	2	5	8	5	4	4	8	2	2	5	3	0	0	5	3	5	5	5	2	73
3	2	0	5	4	2	0	2	8	8	2	5	2	0	1	0	3	5	5	0	2	56
4	2	2	5	4	5	4	2	2	5	2	2	2	0	0	0	3	5	0	0	0	45
5	2	2	5	8	5	4	4	8	2	2	2	5	0	1	5	2	5	5	0	2	80
6	2	2	5	8	2	4	5	8	2	2	2	5	0	1	0	3	5	5	4	2	67
7	0	2	5	8	2	4	2	5	5	2	2	4	0	0	5	5	2	5	0	2	60
8	2	0	5	8	2	4	2	8	5	5	2	4	0	1	5	4	2	5	0	2	66
9	2	0	5	8	2	4	2	8	5	2	5	4	0	1	5	2	5	5	0	2	67
10	2	2	0	8	2	4	5	8	2	2	5	3	0	1	5	5	5	5	5	2	69
11	0	0	5	8	5	5	4	8	5	2	2	4	0	2	5	2	5	5	0	2	69
12	2	0	5	8	5	0	2	8	2	2	5	4	0	0	5	2	5	5	3	2	60
13	2	0	5	4	0	0	2	8	2	2	5	5	0	0	5	2	0	0	3	0	47
14	2	2	5	8	2	4	2	8	5	5	5	4	0	1	5	3	5	5	0	2	76
15	2	2	5	8	5	5	2	8	5	2	2	4	2	0	5	3	5	0	4	2	74
16	2	2	5	4	5	0	2	8	5	8	2	4	0	1	5	3	0	5	0	2	58
17	2	2	5	8	5	5	2	8	2	5	5	5	0	1	5	5	5	5	5	2	80
18	2	2	5	4	5	0	2	8	2	2	5	4	2	1	5	3	0	5	2	2	5-
19	2	2	5	8	5	0	5	0	8	5	2	3	0	2	5	4	5	5	0	2	67
20	0	2	0	4	5	0	2	8	5	5	2	4	0	1	5	2	5	0	0	2	47
21	2	0	5	4	0	0	5	8	2	2	2	4	0	1	5	2	5	0	0	2	45
22	2	2	5	4	0	0	2	8	2	2	2	4	0	2	5	3	5	0	4	2	54
23	2	2	5	4	0	0	4	8	2	2	2	2	0	1	5	4	5	5	0	2	51
24	2	0	5	4	0	0	4	8	2	2	2	3	0	1	5	2	0	0	0	2	42
25	2	2	5	8	5	5	2	5	5	5	5	3	0	2	5	5	5	5	4	2	80
26	2	0	5	4	5	8	2	8	2	2	5	4	0	0	5	3	5	0	3	2	52
27	2	2	5	2	0	8	2	8	5	2	2	5	0	0	5	2	0	0	5	2	49
28	2	2	5	2	2	5	2	5	2	2	2	3	0	1	5	4	5	0	5	2	51
29	2	2	5	2	2	8	3	8	2	2	5	3	0	2	5	3	5	0	4	2	57
30	2	0	5	4	2	8	2	8	2	5	2	5	2	3	5	2	5	5	3	2	64
31	2	2	0	4	2	8	2	8	2	2	5	4	0	0	5	2	5	0	0	2	47
32	2	0	5	8	5	8	5	8	2	5	5	5	2	0	0	5	5	5	3	2	72
33	2	2	0	4	2	5	2	5	2	2	2	3	0	1	5	3	5	0	3	2	45
34	0	2	5	8	5	5	2	5	5	2	2	2	2	1	5	5	5	5	4	2	67
35	2	2	5	4	2	5	2	5	2	2	2	3	2	1	5	3	5	5	3	2	57
36	2	2	5	4	2	8	2	8	2	5	2	4	0	2	5	3	0	0	4	2	50
37	2	2	5	8	2	8	2	8	5	2	2	2	2	2	5	5	5	0	3	2	68
38	2	2	0	4	5	8	2	8	5	2	2	4	0	0	5	2	0	5	0	2	54
39	2	0	5	4	2	8	3	8	2	5	5	4	0	1	5	2	5	5	3	2	63
40	2	0	5	8	2	2	2	2	5	2	2	3	0	2	0	3	2	0	4	0	44
41	2	2	0	2	2	5	2	5	2	5	5	3	0	1	5	3	5	0	3	2	54
42	2	0	5	8	5	8	4	8	2	2	2	4	0	2	5	2	5	0	0	2	62
43	2	2	5	8	2	8	3	8	2	2	2	4	2	2	5	5	5	0	3	2	64
44	2	0	5	8	5	8	2	8	2	2	2	4	0	0	5	2	2	5	4	2	63
45	2	2	5	8	5	8	2	8	2	2	2	4	0	1	5	3	2	0	4	2	59
46	2	2	5	8	5	5	3	5	5	5	5	4	2	0	5	3	5	5	4	2	80
47	2	2	5	8	5	5	4	5	5	2	2	4	0	2	5	3	5	0	0	2	66
48	0	2	5	8	5	2	2	2	5	2	2	4	2	0	5	2	2	5	3	2	58
49	2	2	5	8	5	5	5	5	5	2	2	4	0	1	5	3	5	0	4	2	65
50	2	0	3	8	2	5	2	5	2	2	5	3	0	0	5	3	5	5	4	2	63

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

1) DISTRIBUCION DE LA FRECUENCIA.

42	41	58	64	69
44	51	58	65	70
45	52	59	66	72
45	54	60	66	73
45	54	60	67	74
47	54	62	67	76
47	56	63	67	80
47	57	63	67	80
49	57	63	68	80
50	57	64	69	80

$$R = 80 - 42 + 1 = 39$$

$$= 3 \quad 39 \div 3 = 13 \text{ INTERVALOS DE CLASE.}$$

2) " M E D I A "

	-	-	-	f	-	P.M.	-	(f. pm)			
1)	-	80	-	78	-	4	-	79	-	316	
2)	-	77	-	75	-	1	-	76	-	76	
3)	-	74	-	72	-	3	-	73	-	219	
4)	-	71	-	69	-	3	-	70	-	210	
5)	-	68	-	66	-	7	-	69	-	483	M= <u>(f. pm)</u>
6)	-	65	-	63	-	6	-	64	-	384	
7)	-	62	-	60	-	3	-	61	-	183	
8)	-	59	-	57	-	6	-	58	-	348	M= $\frac{3055}{50}=61.1$
9)	-	56	-	54	-	4	-	55	-	220	
10)	-	53	-	51	-	3	-	52	-	156	
11)	-	50	-	48	-	2	-	49	-	98	M=61.1
12)	-	47	-	45	-	6	-	46	-	276	
13)	-	44	-	42	-	<u>2</u>	-	43	-	<u>86</u>	
						50				3055	

3) " M E D I A N A "

)	-	-	-	f	-	P.M.	-	(f. pm)	-	fa		
1)	-	30	-	78	-	4	-	79	-	316	-	50
2)	-	77	-	75	-	1	-	76	-	76	-	46
3)	-	74	-	72	-	3	-	73	-	129	-	45
4)	-	71	-	69	-	3	-	70	-	210	-	42
5)	-	68	-	66	-	7	-	67	-	483	-	39
6)	-	65	-	63	-	6	-	64	-	384	-	32
7)	-	62	-	60	-	3	-	61	-	183	-	26
8)	-	59	-	57	-	6	-	58	-	348	-	23
9)	-	56	-	54	-	4	-	55	-	220	-	17
10)	-	53	-	51	-	3	-	52	-	156	-	13
11)	-	50	-	48	-	2	-	49	-	98	-	10
12)	-	47	-	45	-	6	-	46	-	276	-	8
13)	-	44	-	42	-	<u>2</u>	-	43	-	<u>86</u>	-	2
						50				3055		

$$Md = 59.50 + \left(\frac{n/2 - fa}{f} \right) 3$$

$$n/2 = 50/2 = 25$$

$$fa = 23$$

$$f = 3$$

$$Md = 59.50 + \left(\frac{25 - 23}{3} \right) 3 = 59.50 + \left(\frac{2}{3} \right) 3 = 59.50 + (.6) 6$$

$$Md = 59.50 + 3.33 = 62.83$$

$$Md = 62.83$$

078768

4) " M O D A "

			f	PM	(f. pm)	fa
1)	80	78	4	79	316	50
2)	77	75	1	76	76	46
3)	74	72	3	73	219	45
4)	71	69	3	70	210	42
5)	68	66	7	67	483	39
6)	65	63	6	64	384	32
7)	62	60	3	61	183	26
8)	59	57	6	58	348	23
9)	56	54	4	55	220	17
10)	53	51	3	52	156	13
11)	50	48	2	49	98	10
12)	47	45	6	46	276	8
13)	44	42	2	43	86	2

INTERVALO MODAL = 68 - 66

PM MODAL = 67

B) INTERPRETACION DE DATOS.

1. tabulacion manual.

Este método supone la condensación de datos por medio de un tratamiento de clasificación y agrupamiento de los mismos. Se realiza por medio de tablas o cuadros estadísticos donde se registran los datos clasificados en columnas, hileras o filas . La interpretación de la hoja de tabulación es la siguiente:

Colocamos en el lado izquierdo el número del cuestionario que se tabula y en la parte superior las preguntas.

Cada una de las veinte preguntas del cuestionario tuvieron un porcentaje que era entre 8%, 5% y 2% en las preguntas que por sus características tenían que ser abiertas, seleccionamos las respuestas que con más frecuencia repetían y las clasificamos en aspectos de acuerdo al criterio del trabajo para facilitar la tabulación y precisión de las preguntas.

En la última columna de la hoja esta señalado el porcentaje de cada uno de los socios cooperativistas, la cual responde a la definición del problema del trabajo, tomando en consideración una escala de 100% para todos aquellos que rebasan el 50%.

La cooperativa Ruta 14, sí representa una alternativa de desarrollo económico-social para el socio cooperativista y los que no alcanzan ese 50% (que son escasos) no les representa una alternativa. Tal y como se observa en la gráfica circular, cuyos datos fueron tomados de la hoja de tabulación manual.

2. CUADRO DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS.

Consiste en el ordenamiento y clasificación de los datos de alguna manera sistemática a la (hoja) presentación tabular de los datos.

En los pasos que seguimos para su construcción fue necesario tener: 1) El conjunto de datos. 2) El Ordenamiento de esos datos en forma descendente.

Una vez ordenado el cuadro, se sacó el rango, que es de la lista de puntuación, se le resta a la puntuación mayor la menor, sumándole (uno) para obtener la distribución de frecuencia agrupada.

En nuestro caso la puntuación mayor fue 80 y la menor 42 a la diferencia de estas puntuaciones se le suma el número 1 y nos da como resultado 39 veces en que se presenta cada puntuación.

Tomamos un intervalo de 3 y lo dividimos entre las 39 veces para trabajar sobre 13 grupos de socios cooperativistas.

El intervalo elegido arbitrariamente es más factible para sacar el punto medio, que es el valor que representa todas las puntuaciones que están dentro de un intervalo de clase y para calcularlo se utiliza la siguiente fórmula:

$$PM = \frac{Ls + Li}{2}$$

pm = Punto medio

Ls = Límite superior

Li = Límite inferior

i = Intervalo de clase

Esto lo veremos con mayor claridad en las medidas de tendencia central (la media aritmética, mediana y moda) ver siguiente punto.

3. LA MEDIA ARITMETICA.

Nos permitió obtener el promedio sobre un conjunto de puntuaciones. Se define como la suma total de puntuaciones divididas entre el número total de las mismas.

Los pasos que seguimos fueron los siguientes:

- 1) Se ordenaron las puntuaciones
- 2) Se establecieron los intervalos de clase
- 3) Se marcaron las frecuencias y se sumaron
- 4) Se establecieron los puntos medios de cada intervalo de clase.

- 5) Se multiplicaron las frecuencias por los puntos - medios
- 6) Se sustituyeron los datos en la siguiente fórmula

$$M = \frac{\sum (F \cdot P_m)}{N}$$

Sumatoria de las puntuaciones

F = Frecuencia

Pm= Punto medio

N = Número de Puntuaciones

Con la sustitución de los valores en la fórmula - obtuvimos que el valor de la media = 61.1 que es la cifra representativa de todo el grupo.

4. MEDIANA.

Es la cifra numérica que divide un conjunto de da-- tos en dos partes iguales, es decir por encima o - arriba de ese valor numerico habra un 50% de datos- y por abajo de esa cifra estaba el otro 50%.

La forma en que se saco fue de la siguiente manera:

- 1) Se ordenaron las puntuaciones
- 2) Se establecieron los intervalos de clase.
- 3) Se señalaron las frecuencias de cada intervalo - de clase y las sumas.
- 4) Determinamos la frecuencia acumulativa
- 5) Se calculo el núm. de casos que representan el -

50% sobre el total.

- 6) Se encontró el intervalo de clase para el cual la frecuencia acumulativa es igual o menor que el número requerido de casos.
- 7) Se determinó cual es la frecuencia simple superior a la del intervalo elegido.
- 8) Se tomó en cuenta el límite real del límite superior del intervalo elegido.

$$\text{Fórmula } Md = Ls + \frac{(n/2 - Fa)}{f}$$

Ls = Límite Superior (REAL)

n/2 = Número me casos entre 2

Fa = Frecuencia Acumulada

f = Frecuencia

= intervalo

Con la aplicación de la fórmula el valor para nuestra mediana fue 62.83.

5. MODA.

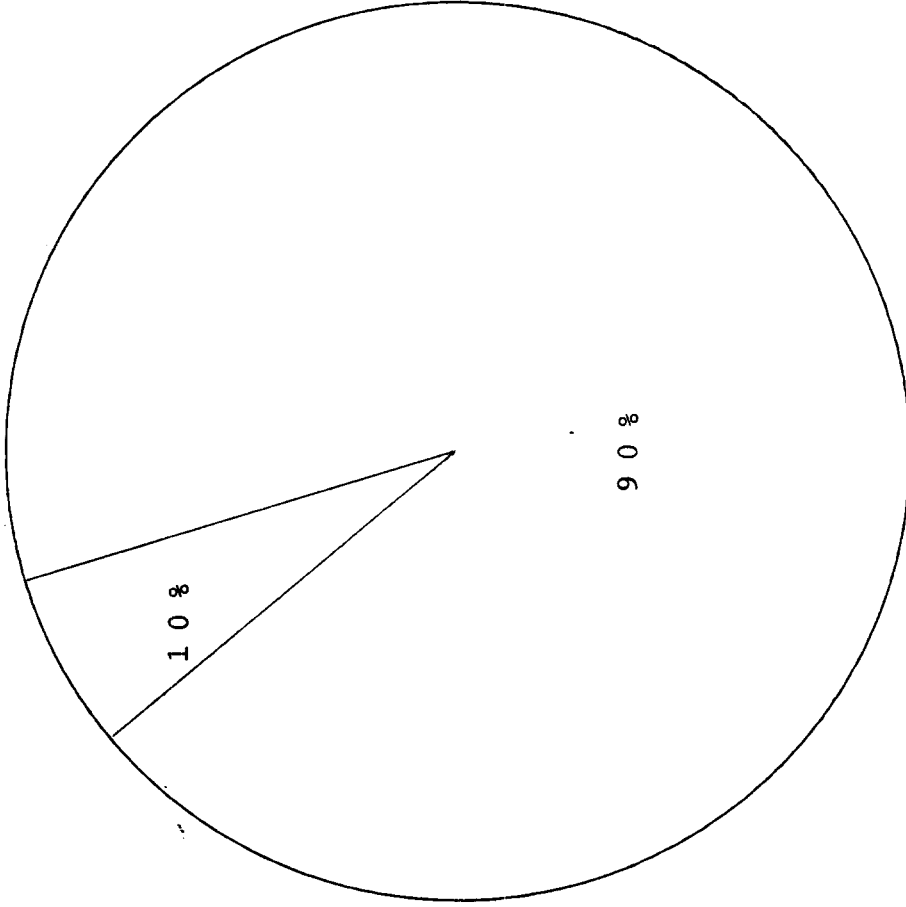
Es la puntuación que en un conjunto de datos aparece más frecuente o sea, el valor de la distribución que tiene mayor frecuencia.

Su obtención fue de una manera directa que consistió en señalar el intervalo de clase de la distribución agrupada que tenga la mayor frecuencia y a éste se le denomina Intervalo Modal.

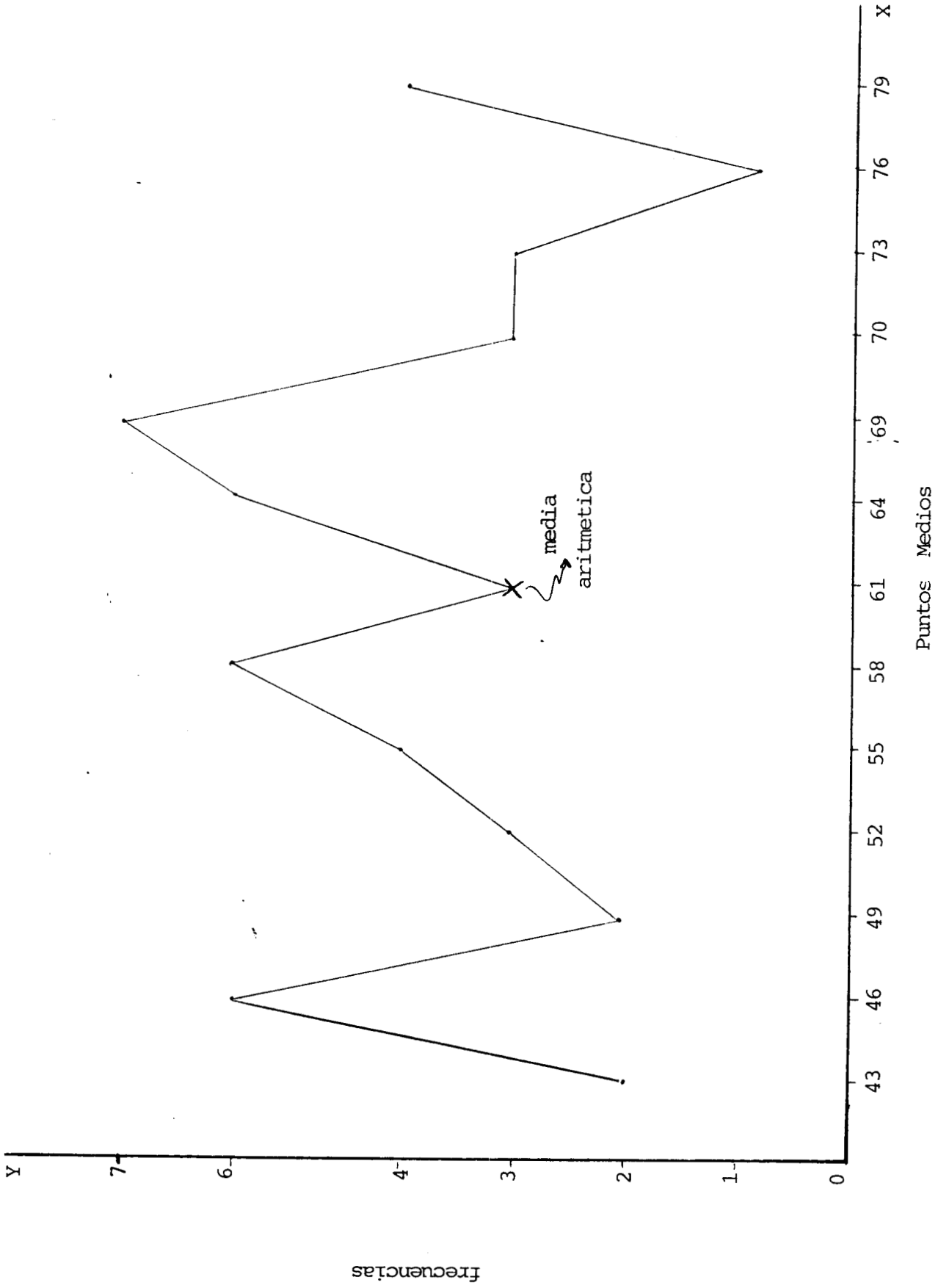
También se señala el punto medio del intervalo de -
clase que tiene la mayor frecuencia y se le denomina -
punto medio modal.

En nuestro caso el intervalo modal es 68-66 ya que el
número 7 es nuestro punto modal de ahí que nuestro -
PM Modal = 67. Verse cuadro de la Moda.

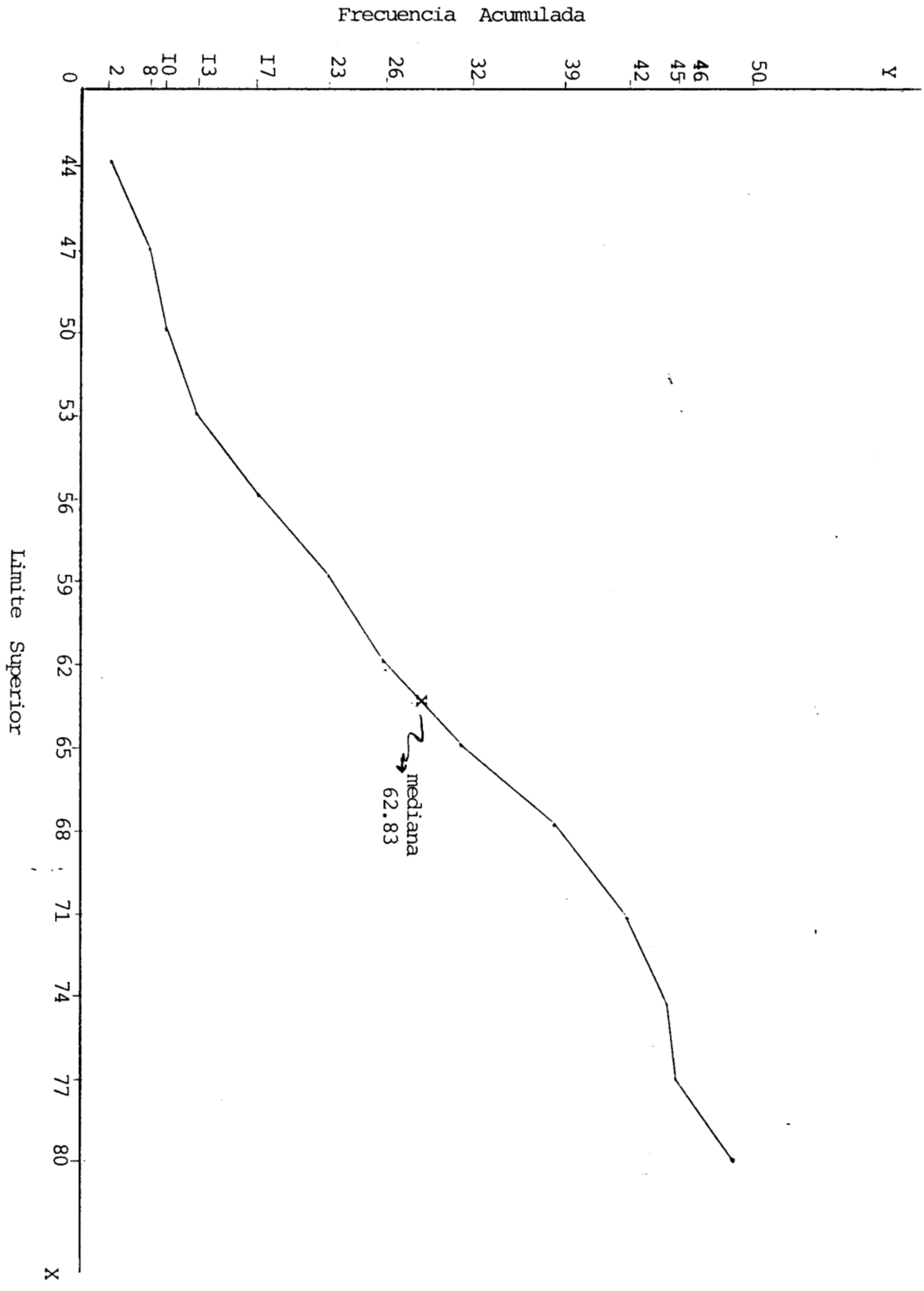
a) GRAFICA CIRCULAR



DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS



b) GRAFICA POLIGONAL O POLIGONO DE FRECUENCIAS (MEDIA).



c) GRAFICA DE LA MEDIANA

CONCLUSIONES

Para la mayoría de las personas entrevistadas, es la única fuente de empleo, encontramos a personas que, siendo profesionistas, prefieren trabajar en los taxis colectivos pues les es difícil buscar otro trabajo o donde han encontrado les pagan muy poco y manifiestan que ganan más como choferes de un vehículo.

Pertenecer a la Ruta 14 es un negocio para los "socios cooperativistas" que aunque sean explotados por sus dirigentes y extorsionados por los agentes de tránsito y servicios públicos siguen percibiendo buenas ganancias.

También es un negocio para los dirigentes de la misma, esto queda demostrado al observarse las medidas que toman para eliminar los esfuerzos que realizan quienes tratan de quitarles el puesto.

En ésta "organización cooperativa" se aprecia la falta de consolidación expresada en bajos niveles de organización por parte de los "socios cooperativistas", una falta de identidad de estos con los objetivos de la cooperativa y una práctica de poder por parte del dirigente y los jefes de servicio que no favorece en nada a los socios y permite desvíos en la organización.

Los socios cooperativistas luchan por sobrevivir en condiciones adversas, el monto de sus percepciones al día, son suficientes para lograr un desarrollo económico, pero no están en capacidad de organizarse para que la directiva de la organización sea cambiada y los fondos que se generan con las aportaciones sean encaminadas a la formación de otras cooperativas de apoyo, como talleres mecánicos y adquisición de tiendas y refaccionarias; no se cuenta con el apoyo financiero y se puede formar una caja de ahorro para implantar el apoyo del crédito.

Por otra parte, las características de los integrantes de la cooperativa son muy complejas, encontramos que los "cooperativistas", en general tienen un bajo nivel escolar y la falta de concientización cooperativa es alta, esto les impide organizarse debidamente para lograr mejores resultados de su participación en la organización, facilitando con ello que los dirigentes se enriquezcan a expensas del trabajo de los "socios".

Sin embargo, para los socios originales ha sido tan benéfica ésta asociación que, en la actualidad, muchos de ellos poseen 2 o más vehículos que les proporciona una renta más que suficiente. Incluso, otros más son propietarios de vehículos en la Ruta 14 y poseen otra fuente principal de ingresos; a estos sólo les interesa, entonces la obtención de las utilidades que dichos vehículos les proporcionan.

El encuadramiento político en que se encuentra inmersa la Ruta 14 hace prever que no habrá cambios sustanciales ni en el corto ni en el mediano plazo, sino que, por el contrario, seguirá siendo una organización que contenga la insurgencia de la base trabajadora que la integra.

A continuación presentamos algunos problemas que se encontraron como resultado de la investigación y proponemos algunas posibles soluciones.

SINTESIS DE LA PROBLEMÁTICA	ACCIONES CORRECTIVAS
1. Falta de concientización cooperativa.	- Establecimiento de programas de educación cooperativa para los socios.
2. Falta de créditos bancarios.	- Creación de un organismo encargado de avalar al trabajador ante las instituciones de crédito y obtención de préstamos accesibles.
3. Falta de prestaciones asistenciales.	- Establecer convenios con IMSS, aseguradoras, y otras organizaciones que puedan brindar estos servicios.
4. Falta de talleres de servicio y refaccionarias	- Creación de talleres de servicio y establecimiento de refaccionarias para los socios de la Ruta 14.
5. Inoperancia de las prestaciones ya establecidas	- Cuidadosa selección del personal que proporcione los servicios de grúa, asesoría legal y servicio médicos. (Los actuales son familiares o amigos del líder).
6. Larga permanencia en los puestos directivos.	- Este problema escapa de la esfera administrativa por ser puramente político.
7. Problemas con los pasajeros por alza de tarifa.	- Gestionar ante la Tesorería del D.D.F. la autorización del alza de tarifas en forma simultánea con el alza de combustibles.
9. Tensión nerviosa por el tráfico vehicular.	- Descanso obligatorio de 1 a 2 días por semana para esparcimiento y recuperación física.

- (1) Pulverización de la Ciudad de México. Reportaje de Marie Claire Acosta. EL UNIVERSAL. El Universal y la Cultura p. 1. 14 de Octubre de 1985.
- (2) Anuario de Vialidad y Transporte 1984. pág. 4. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General del Transporte.
- (3) Anuario de Vialidad y Transporte 1983. pág. 36. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General del Transporte.
- (4) Anuario de Vialidad y Transporte 1984. pág. 32.
- (5) Ibíd. p. 33.
- (6) Ibíd. p. 38.
- (7) Ibíd. p. 45.

BIBLIOGRAFIA

F. LAIDLAW, ALEX.

LAS COOPERATIVAS EN EL AÑO 2000
CONFEDERACION MEXICANA DE CAJAS POPULARES,
MEXICO, 1981

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS, ECONOMICOS Y SOCIALES.
P.R.I.

SEMINARIO SOBRE COOPERATIVISMO
OCTUBRE, 1978

SALINAS PUENTE, ANTONIO
DERECHO COOPERATIVO
1^a ED. MEXICO, EDITORIAL COOPERATIVISMO, 1954

ROJAS CORIA, ROSENDO
INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL COOPERATIVISMO
TALLERES GRAFICOS DE LA NACION, MEXICO.

ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE 1983.
DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.
COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE.

ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE 1984.
DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.
COORDINACION FEDERAL DEL TRANSPORTE.

PULVERIZACION DE LA CIUDAD DE MEXICO. REPORTAJE DE MARIE CLAIRE -
ACOSTA. EL UNIVERSAL. EL UNIVERSAL Y LA CULTURA, 14 DE OCTUBRE
DE 1985.

ESTANCADO Y EN RETROCESO, EL COOPERATIVISMO EN MEXICO. REPORTAJE
DE SALMERON ROJO. 14 DE OCTUBRE DE 1986. EL UNIVERSAL.

INTEGRANTES DEL EQUIPO

MA. LUISA BUSTOS SALGADO

JOSE LUIS PEREZ LOPEZ

GERARDO RAMIREZ JUAREZ

MARTIN ZAMORA BUSTAMANTE

RAFAEL TAPIA HERNANDEZ.