

24/13

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**TESIS DONADA POR
D. G. B. - UNAM**

**LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE SERVICIO PUBLICO DE
TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS COMO SOLUCION AL
PROBLEMA DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO.**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A :

J. JESUS ANAYA FERNANDEZ



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CAPITULO PRIMERO

PAGS.

I.- Antecedentes históricos de las Sociedades Cooperativas a nivel mundial. - - - - -	1
a) La situación económica-social a fines del Siglo --- XVIII y principios del Siglo XIX- - - - -	2
b).La Alianza Internacional del Cooperativismo - - - -	12
c) La Organización de Cooperativas de América- - - -	14
II.- Relaciones entre el cooperativismo y otras doctrinas -	16
III.- Los antecedentes históricos de las sociedades cooperativas en México. - - - - -	18
a) Desarrollo histórico de las cooperativas en nuestro País. - - - - -	10
IV.- Reglamentación Jurídica de las sociedades cooperativas en México. - - - - -	22
A.- Ordenamientos anteriores a la legislación vigente-	22
1.- Código de Comercio de 1889- - - - -	22
2.- Ley General de Sociedades Cooperativas de 1927- -	24
3.- Ley y Reglamento de Sociedades Cooperativas de 1933	28
B.- Legislación Vigente.- - - - -	30
1.- Constitución Política - - - - -	31
2.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	32
3.- Ley Federal de la Reforma Agraria - - - - -	33
4.- Ley General de Crédito Rural - - - - -	35
5.- Ley de Vías Generales de Comunicación - - - - -	35
6.- Ley Federal para el Fomento de la Pesca - - - - -	36
7.- Ley Federal que crea el Banco Nacional de Fomento Cooperativo. - - - - -	37
8.- Reglamento de cooperativas escolares - - - - -	39
9.- Código Fiscal de la Federación - - - - -	40
10.- Ley del Impuesto sobre la renta. - - - - -	40
11.- Ley del impuesto sobre el valor agregado - - - -	41
12.- Ley del Seguro Social - - - - -	41
V.- Las clases de sociedades cooperativas - - - - -	42
VI.- Estado en que se encuentra al movimiento cooperativo en México -	43

CAPITULO SEGUNDO

PAGS.

1.- El transporte: Aspectos generales. Problemática y carencias del transporte en la Ciudad de México. - - -	46
a) Clases de transporte. - - - - -	53
b) Capital invertido - - - - -	53
c) Tipo de Unidades - - - - -	54
d) Forma de prestación del servicio - - - - -	55
2.- Estadísticas. - - - - -	56
3.- El servicio público del transporte y su concesión. - -	59
a) Instituciones - - - - -	59
b) Requisitos - - - - -	60
c) Concesionarios - - - - -	61
4.- La necesidad de intervención del Estado para lograr un mejor servicio público de transporte de pasajeros - -	64
a) Medios - - - - -	65
b) Forma Jurídica - - - - -	68
5.- Educación y Seguridad vial - - - - -	70

CAPITULO TERCERO

1.- Problemática en la Ciudad de México del Transporte de pasajeros. - - - - -	73
2.- Las sociedades cooperativas de servicio público de pasajeros. Aspectos Generales - - - - -	76
a) Concepto - - - - -	76
b) Constitución - - - - -	77
c) Funcionamiento - - - - -	80
d) Legislación sobre cooperativas de transporte de pasajeros. - - - - -	81
e) Financiamiento cooperativo - - - - -	90
CONCLUSIONES - - - - -	92
BIBLIOGRAFIA CAPITULO PRIMERO - - - - -	94
CAPITULO SEGUNDO - - - - -	96
CAPITULO TERCERO - - - - -	97
BIBLIOGRAFIA GENERAL - - - - -	98

CAPITULO PRIMERO

I.- Antecedentes históricos de las Sociedades Cooperativas a nivel mundial.

En la humanidad se practica desde sus inicios el esfuerzo común ante las fuerzas naturales, siendo necesaria la vida gregaria, tanto para obtener alimentos, como para defenderse de las fieras y de otros hombres, como resultado de estas actividades en grupo, van apareciendo diversas formas de asociación tales como la horda y más adelante la tribu.

Buscando los antecedentes más remotos de las sociedades cooperativas llegamos al Pueblo Romano, el cual con su estructura política, y su importante orden jurídico encontramos agrupaciones " como las sodalitates, a los collaia opificios, los tenerum, en los cuales la agrupación tenía como fin primordial el prestar ayuda económica a sus propios miembros. (1).

La ayuda mutua, como un fin, da a diversas agrupaciones su razón de ser, al obtener sus miembros, servicios y mejoras económicas, siguiendo el principio del mutualismo, logran las asociaciones paliar un poco sus miserias.

Hasta antes del Siglo XIX, no se encuentran sociedades cooperativas, afirmando que se desconocieron este tipo de sociedades en el Derecho Romano y en las existentes en la edad Media entre los servicios las formas de cooperación que se dan son las Cofradías y los gremios, los cuales tenían como principio la ayuda mutua.

En ambas asociaciones se unen para la defensa de sus intereses en común y lograr mejor nivel de vida y así con-

(1) Mantilla Molina, Roberto L. Derecho Mercantil, Ed. Porrúa, México 1970, pág. 287

el trabajo unido y organizado iniciaron dentro de la sociedad humana al que entre otras, surgieran las sociedades cooperativas como adelante se verá.

Es necesario señalar que las cooperativas, que conocemos en la actualidad, aparecieron en el Viejo Continente durante finales del Siglo XVIII y principios del Siglo XIX como una reacción popular de defensa frente a las situaciones de explotación de las clases oprimidas. (2)

Las siguientes circunstancias caracterizan esa época:

1.- La escasa intervención del Estado en las actividades económicas, Predominaban las doctrinas individualistas que defendían la vigencia sin trabas de lo que consideraban como determinadas leyes naturales.

Iguales doctrinas propiciaban sobre todo la iniciativa individual y el libre juego de la competencia; y aconsejaban dejar en absoluto libertad a los diversos factores económicos pues sostenían que de esta manera, la economía habría de orientarse espontáneamente en el sentido más favorable del bienestar general.

2.- También del progreso de la técnica, la aparición del maquinismo en la industria ocasionaron la Revolución Industrial.

Las transformaciones operadas ocasionaron el cierre de muchas empresas artesanales y la formación de fábricas cada vez más grandes, que concentraron bajo un mismo techo a numerosos obreros, a antiguos artesanos y a trabajadores rurales que emigraron hacia los centros industriales; las costosas instalaciones y maquinarias requirieron asimismo la concentración de capitales que influyeron, además de --

(2).- Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Mercantil. Edit. Herrero, J. A. México, 1980, Pág. 126

otras cosas, en la formación de poderosas sociedades de ca
pital. (3).

3.- Las inhumanas condiciones de trabajo impuestas - durante estas primeras etapas del industrialismo, con jornadas agotadoras, bajos salarios, empleo abusivo de mujeres o niños y desamparo total de trabajadores frente a los accidentes, las enfermedades, y la vejez.

4.- La hacinación de obreros y empleados en los centros industriales, así como de los trabajadores rurales, - con una alimentación insuficiente e inadecuada, y sin cuidados sanitarios.

También el desamparo absoluto de la mayoría de la po
blación frente a la acción desaprensiva de los intermedarios, que compraban a los agricultores sus productos a pre
cios irrisorios y les cobraban precios excesivos por las - semillas, las herramientas y otros elementos necesarios pa
ra las actividades, abonaban fuertes intereses usurarios y se hallaban expuestos a perder su propiedad ante cualquier contingencia. Los artesanos, por su parte se encontraron - en una situación muy similar a la de los modestos agricultores en relación a la colocación de su producción, al --
aprovíisionamiento y al crédito.

Además, tanto aquellos como los obreros y empleados, se veían frecuentemente obligados a adquirir los artículos de uso diario a precios desproporcionados, eran inducidos a engaño en cuanto al peso o medida de los mismos y estaban expuestos a consumir alimentos y otros artículos de ma
la calidad. (4)

(3) Kaplan de Drimer : Alicia, Drimer Bernardo . Las Coop
rativas, fundamentos, historia, doctrina. Edit. Intercoop. ECLFACC, Argentina 1962. Pág. 17

(4) Idem. pág. 18

4

Son estas las principales causas que provocan el movimiento asociacionista del Siglo XIX.

b) EL MOVIMIENTO ASOCIACIONISTA DEL SIGLO XIX.

Como indicamos la pauperización y miseria dominante en las clases más pobres de la población, requirieron para enfrentarse a las condiciones adversas y lograr por medio del esfuerzo común, en las asociaciones, hacen su fuerza en el sentido colectivo para satisfacer sus necesidades -- apremiantes y la manifestación del deseo de una vida más justa.

El movimiento asociacionista se revela a través de tres perdurables manifestaciones:

1.- En materia laboral el sindicalismo, que une a los trabajadores y les otorga la fuerza necesaria para contratar con la parte patronal en condiciones más efectivas de igualdad.

Aquellos procuran retribuciones más satisfactorias y mejores condiciones de trabajo mediante la concertación de convenios colectivos y eventuales, apoyan sus demandas con la realización de huelgas y otras medidas de fuerza..

2.- En materia política el socialismo y otros movimientos de tendencia popular, que se proponían la supresión de los abusos e injusticias sociales y económicas de diverso orden, mediante la lucha por el sufragio universal y la participación en funciones públicas de los representantes de las masas populares.

3.- En materia socio-económica el cooperativismo, es el que procura defender a las personas en su carácter de consumidores y productores mediante la asociación de estas personas en torno a emprender sus propias ideas destinadas a satisfacer sus necesidades comunes. (5)

c) LOS SOCIALISTAS UTOPICOS.

Sus sistemas eran verdaderos ejercicios intelectuales que fracasaban al ser aplicados, y que les dieron a sus defensores el título de socialistas utópicos. El más ideólogo de estos autores de un nuevo orden fué Francois Marie - Charles Fourier. (6)

Entre los principales asociacionistas tenemos a Roberto Owen, iniciador de un vasto movimiento, el cooperativismo, y al ya citado Charles Fourier, de los cuales resumiremos lo principal de sus pensamientos.

Los socialistas asociacionistas creyeron que la libre asociación organizada sobre un plan preconcebido, era suficiente para solucionar todos los problemas sociales. Predijeron que la competencia llevaría al mundo político a los monopolios que serían controlados por los grandes capitales; por esta razón, se inclinaron a la asociación cooperativa, en virtud de que era el único medio de preservar la libertad y de las justas exigencias de la producción.

1.- ROBERTO OWEN:

El cooperativismo, en Inglaterra tiene en Roberto Owen a su principal exponente, y al cual se llamó el padre del cooperativismo, nació en Gales y murió en 1853.

Sus conocimientos como aprendiz de una fábrica de hilados de algodón le permitieron, gracias a su inteligencia y constancia, establecerse por su cuenta con el aporte de los pequeños recursos de su padre, hasta llegar, con el transcurso del tiempo, a la edad de 21 años, a ser director copropietario de una de las más grandes fábricas de Escocia, La New Lamark, y se puede decir con certeza que se --

(6) Braun, Geoffrey, La Europa del Siglo XIX, México 1964
pág. 149

adelantó en mucho tiempo a las más esenciales conquistas - de la legislación obrera al poner en práctica, entre otras:

- a) suprimir el trabajo nocturno para todos los niños y mujeres.
- b) Prohibir la jornada de trabajo para adultos de 17 a 10 horas.
- c) Estableció seguros contra enfermedades.
- d) La prohibición de emplear menores de 10 años de edad.
- e) Proporcionar a sus empleados casas decentes.
- f) La instrucción laica en las escuelas
- g) La supresión de multas en centros de trabajo.

Con la idea de eliminar la moneda, creó en Londres - el Almacén de cambio de trabajo, que era una sociedad cooperativa, en la que cada socio aportaba el producto de su trabajo, recibiendo a cambio bonos de trabajo, según el número de horas que dicho producto había costado y que el mismo socio indicaba.

Los productos se guardaban en el mayor almacén y allí estaban a disposición de los socios que quisieran comprarlos. Así todo trabajador que hubiera empleado diez horas - para hacer un par de zapatos, estaba seguro de procurarse cualquier mercancía que hubiera costado a su vez 10 horas de labor. Al cambiarse valores equivalentes, el beneficio queda eliminado, y se suprime el intermediario, al poner - en contacto directo al productor y al consumidor. Este experimento no tuvo mayor éxito, realmente no funcionó en la práctica.

Con la ayuda de Sir Roberto Peel, padre, obtuvo después de algunas gestiones, que el parlamento promulgara -- una ley, que en forma limitada alentaba parte de sus ideas.

(7).

 (7) Rojas Coria, Rosendo. Introducción al Estudio del Cooperativismo. Edit. Fondo de Cultura Económica, Méx. 1961 P. 27

El mecanismo que tiende a eliminar la moneda tiene-- una importancia secundaria, más la idea esencial, que era la abolición del beneficio. había de sobrevivir y desarrollarse en forma más amplia en los almacenes cooperativos (--- Sotres como se les llamaba en Inglaterra) que se multiplicaban por la misma época que el almacén de cambios (1822-1834), pero no adquirieron forma definitiva sino diez años más tarde con los colonos de Rochdale, como en su oportunidad veremos.

Las cooperativas de consumo no obtienen ningún beneficio, o después de obtenerlo los restituyen a sus miembros a prorrata de sus compras, lo cual evidentemente es lo mismo, valiéndose de los mismos medios de Owen, la supresión de intermediarios, poniendo en contacto directo al productor y al consumidor. La eliminación del beneficio -- se obtiene, sin necesidad de suprimir la moneda, más aún -- se reconoce que bajo el cambio de trueque se obtienen los más desproporcionados beneficios y que por el contrario el uso de la moneda.

Ha conferido a las evaluaciones una gran precisión -- que permite calcular y reducir los beneficios.

En Enero de 1821 apareció un nuevo periódico llamado "El Economista", a través del cual se puede constatar que Owen había creado discípulos que intentaban popularizar sus ideas. El Economista, era editado por George Hudie y utilizó quizá por primera vez la palabra cooperativa. Roberto Owen alentado por sus partidarios, proclamaba la necesidad de acabar con el viejo mundo inmoral y sustituirlo por el "nuevo mundo moral" (8). Cuyo advenimiento traería la adopción de su sistema. Pero al ir más allá de los críticos a los aristócratas y en general a la burguesía encumbrada, -- comenzaron sus decepciones se marchó a los E.E.U.U., donde creyó encontrar un ambiente más favorable para sus ideas, --

(8) Idem. pág. 27

y con el apoyo del Gobierno Norteamericano, fundó la Colonia Cooperativa New Harmony, sobre la base de propiedad colectiva, trabajo colectivo y provecho común.

Fracasando al poco tiempo por la deserción de sus miembros.

A su regreso a la Gran Bretaña, pudo constatar que muchas de sus ideas eran ensayadas por los propios trabajadores y se convirtió en líder indiscutible del movimiento obrero. No obstante lo anterior y prescindiendo de ensayos tan interesantes, comenzó a abogar por el establecimiento de bolsas de trabajo, que se organizarían sobre bases cooperativas y las que entregarían bonos de trabajo a cambio de mercancías producidas. Según él, el precio de los mismos sería equivalente al trabajo social o tiempo de trabajo usado en su producción. Sobre este plan realizó un ensayo, que si bien al principio fue visto con simpatía, acabó finalmente con el fracaso más rotundo.

Posteriormente fundó en Londres en 1835, La Asociación de todas las clases de todas las Naciones, cuya finalidad fue la de promover y llevar a la práctica su sistema social. Después de haber viajado por todo el continente europeo propagando sus ideas, se convenció de que no era posible su realización y con este motivo transformó la organización mencionada en una sociedad de religiosos racionalistas, la cual posteriormente vino a quedar en una Secta Libre Pensadora, con apariencias eclesíasticas, finalmente la sociedad desapareció. Owen anciano y enfermo se desinteresó por la lucha social, teniendo al morir 76 años.

2.- LOS PIONEROS DE ROCHDALE.

En el año de 1843, en la Villa Rochdale, población distante a solo unas cuantas millas de Manchester, Inglaterra, Veintiocho tejedores de franela, resolvieron demandar aumento de salario, por que la industria de la franela encontraba en plena prosperidad. Ante la negativa patronal

de aumentarles sueldo, dispusieron entonces unirse en una acción común proyectando abrir un almacén cooperativo de consumo, habiendo tomado una gran cantidad de teoría cooperativa de Roberto Owen, llegando al grado de que tuvieron la idea de no consumir bebidas alcoholicas para destinar el dinero ahorrado a sus fines. Estableciendo la base de la sociedad en una institución comunista de Manchester, la Sociedad de Socorro para casos de enfermedades y funerales, les sirvió de modelo para sus disposiciones reglamentarias bien con modificaciones que consultaban su propia modalidad.

Finalmente, la Sociedad fue registrada el 24 de Octubre de 1844, bajo el nombre de Rochdale Society of equitable Pioneers (Sociedad de los pobres pioneros de Rochdale) denominación que obedecía a una antigua costumbre inglesa.

Pero no fue sino hasta el 21 de Diciembre del año en que los pioneros de Rochdale decidieron timidamente abrir su pequeña tienda, comentó el historiador Jorge Jacobo Rolyoake. En 1844, Toad Lane (la callejuela de los sapos), en Rochdale, no era una casa atrayente, su nombre era merecido, el piso bajo de una casa de calle fue arrendado para instalar el almacén social.

Los almacenes del condado de Lancaster no tenían en aquella época la importancia que revisten en la actualidad. El local mencionado se había alquilado a razón de 10 libras esterlinas con contrato de tres años.

Los fines de los tejedores de Rochdale fueron:

1.- Realizar una utilidad pecuniaria y mejorar las condiciones domésticas y sociales de sus miembros, mediante el ahorro de un capital formado por contribuciones iniciales de una libra esterlina.

2.- Abrir un almacén para la venta de comestibles, ropa de vestir, etc.

3.- Comprar o construir casas para los miembros que deseen ayuda mutuamente, con el fin de mejorar su propio estado doméstico y social.

4.- Iniciar la fabricación de los artículos que la sociedad juzgara conveniente producir, para suministrar a los miembros que fueran desocupados o que estuvieran sujetos a continuas reducciones de salarios.

5.- Adquirir o arrendar campos que serían cultivados por los miembros desocupados o por aquellos cuyo trabajo no recibiera la debida remuneración. (9).

Conforme fue transcurriendo el tiempo, la sociedad de Rochdale fue agrandándose y con ella se sucedieron nuevas reglas para la Doctrina y aún más, La Legislación Universal de tal manera que se crearon las llamadas Reglas de Oro de la Cooperación, o sea, requisitos y bases que debe de tener toda Sociedad Cooperativa o cualquiera que se considere como tal.

Estas reglas fueron:

- 1.- Admisión libre.
- 2.- Control democrático (una persona, un voto)
- 3.- Distribución a los socios del excedente a prorrata de sus transacciones.
- 4.- Interés limitado del capital.
- 5.- Neutralidad política y religiosa.
- 6.- Ventas al contado.
- 7.- Fomento a la enseñanza.

3.- Charles Fourier.

En Francia, la asociación cooperativa fue prevista por un contemporáneo de Owen, Charles Fourier, nació en el año de 1772 en Bensaton, Dobus, Francia, hijo de una familia de comerciantes. Dedicándose al comercio un tiempo y abandona más tarde el comercio erigiéndose en una de las figuras más discutidas de su época.

(9) IBIDEM Pág. 31

Inventa el Falansterio que no es sino un Hotel grande de lujo a la manera en que se levantan en los grandes centros turísticos; donde los ricos pasan las estaciones veraniegas o invernales. El Falansterio no difiere del gran hotel, en la idea de Fourier hay habitaciones para todas las posibilidades económicas. (cinco clases y aún una gratuita).

No hay otro comunismo que no sea resultante del consumo en común de todos los viajeros bajo un mismo techo. Esta reunión no es accidental, sino permanente y constituye para todos la forma normal de existencia, para Fourier el falansterio era el medio propicio diferente del actual y en el que los hombres se desarrollarían y se desenvolverían libremente.

Fourier es inagotable cuando habla de las ventajas, enumera cifras y tasas económicas, elogia incluso las virtudes sociales de la vida en mesa redonda sobre la olla caseira. Supone que la vecindad de los ricos y pobres, hará a éstos más amables y corteses y a aquellos más felices. Esta vida tan descabellada, esta vida en común, ha tenido realizaciones del Siglo XIX, donde la vida familiar se ha desplazado en grado cada vez más creciente, hacia la vida de los clubes-sociedades, etc., la aparición de compañías de servicios de alimentación o limpieza doméstica, han sustituido al servicio personal.

Como asociación cooperativa de producción, la falange se encuentra establecida en alguna categoría de sociedades obreras, en las que se reparten los beneficios más o menos conforme a la fórmula de Fourier, afirmaba que un problema primordial de la economía política era substituir a los asalariados por trabajadores asociados, como único medio para hacer atrayente el trabajo, puesto que el trabajador aún poseyendo una pequeña parte del capital podría muy bien decir nuestras tierras, nuestros palacios, nues--

tras fábricas, porque todo era de su propiedad. De este modo no solo participaban de los beneficios en razón de su trabajo, sino por la vía del capital, y acaso también en razón de su talento, porque podría ser elegido directivo.

Fourier esperaba que las fronteras nacionales desaparecieran con el tiempo y que Europa formaría una enorme federación de falansterios, cuya capital sería Constantino pla.

Todas las tentativas hechas para poner en práctica el sistema Fourierista, fracasaron rotundamente, pero algunas de sus ideas se realizaron parcialmente en el famoso familisterio de Guisa, Francia. (10).

Al presentar brevemente el pensamiento de los dos -- principales socialistas utópicos, así, llamados por Engels presentamos también el inicio de un vasto movimiento el -- cooperativismo, en el mundo.

Mencionaré a continuación dos organizaciones internacionales, de gran importancia y futuro, la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) y la Organización de Cooperativas de América, las cuales funcionan sin fines de lucro y basadas en los principios cooperativos universales. Por tanto dan al movimiento cooperativo, bases para pensar en un verdadero desarrollo a nivel mundial.

b) ALIANZA COOPERATIVA INTERNACIONAL.

La Alianza Cooperativa Internacional, tiene su nacimiento en 1895, siendo sus iniciadores los cooperativistas ingleses y franceses como Greening, Vansittart Neale y Emile de Zogle, y cuya sede se haya en la Ciudad de Londres.

Con conferencias cada dos o tres años la Alianza Cooperativa Internacional ha tenido para bien del cooperativismo la unidad de su organización y el fortalecimiento de

(10) IBIDEM. Pág. 43

sus fines. Incluye como miembros entre otros a todas las confederaciones nacionales de consumidores y a muchas -- agrícolas.

Tiene esta organización, como finalidades las que -- señala el Artículo 10. de sus estatutos:

"La Alianza Cooperativa Internacional, como conti-- nuadora de la labor de los precursores de Rochdale, --- procura, en completa independencia y por sus propios métodos, substituir el presente régimen de competencia de las empresas privadas, por un sistema cooperativo organi-- zado en interés de toda la comunidad y basado en el mu-- tuo esfuerzo propio".

El Art. 7º da la siguiente precisión:

"La Alianza no se ocupa ni de política ni de reli-- gión. Se considera a la cooperación como un campo neutral en que las personas con las más diversas opiniones y los credos más variados puede reunirse y actuar en común".

Así la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) en -- su congreso de París en 1937, se señalen los principios-- básicos del movimiento cooperativista:

- 1.- La adhesión voluntaria e ingreso libre.
- 2.- Control democrático.
- 3.- Interés limitado sobre el capital.
- 4.- Distribución de excedentes.
- 5.- Neutralidad política y religiosa.
- 6.- Ventas al contado.
- 7.- Educación cooperativa.

La alianza asumió las siguientes tareas; representar a las organizaciones cooperativas de todas las categorías; ayudar al desarrollo del movimiento cooperativo; y defen-- der sus intereses; mantener buenas relaciones entre las-- organizaciones afiliadas; desarrollar en el plano nacio-- nal y en el plano internacional las relaciones económicas entre las organizaciones cooperativas en sus diversas for--

mas; trabajar en pro de la seguridad internacional y --
de una paz estable (11).

Tiene la alianza varias publicaciones periódicas co-
mo la Revista de la Cooperativa Internacional y tres ---
boletines mimeografiados que suministran informaciones -
cooperativas, económicas y extractos de la prensa coope-
rativa de diversos países miembros.

Cuenta la Alianza con 536,000 organizaciones miem-
bros y 163 millones de seres humanos. El capital social-
en 1961, llegaba 11,725 millones de libras esterlinas.

En los últimos años, la Alianza se ha fortalecido -
al grado de que en África y Asia, la afiliación ha ido -
creciendo en forma creciente hasta alcanzar la Alianza -
Cooperativa Internacional como organización privada un -
lugar predominante. Es tal su importancia que tiene re-
presentación en la Organización Internacional del Traba-
jo y de la Organización de las Naciones Unidas para la -
alimentación, la agricultura, la educación, ciencia y la
cultura.

c) LA ORGANIZACION DE COOPERATIVAS DE AMERICA

La Organización de Cooperativas de América (OCA), -
es organizada en la Ciudad de Montevideo, Uruguay, del 4
al 10 de Febrero de 1963, se reúnen todos los países de
América y forman una asociación Civil de alcance conti-
nental, sin fines de lucro, basada en los principios coo-
perativos universales.

Señalan como sede permanente la Ciudad de Lima, Perú

Teniendo la OCA, los siguientes propósitos:

a) Ser la representante de las organizaciones coope-
rativas de América que observen sus principios.

(11) Oficina Internacional del Trabajo - Las Cooperativas
Editorial Journare de Jenove, Ginebra Suiza, 1972.

- b) Difundir y defender los principios y métodos de la cooperación libre.
- c) Defender los intereses del movimiento cooperativo en el continente americano y en cada uno de los países que lo integran.
- d) Propiciar la unidad e integración del movimiento cooperativo de cada País en particular y de América en general, y servir de mediador en los conflictos que se puedan presentar.
- e) Impulsar el intercambio social y cultural entre los organismos cooperativos afiliados y estimular el económico.
- f) Coordinar su acción con la Alianza Cooperativa Internacional, así como colaborar con los demás organismos nacionales e internacionales afines en las tareas de lograr la paz, el bienestar y la justicia social.
- g) Mantener cordiales relaciones con cada uno de los países de América, así como con la OEA.
- h) Velar porque no se vulnere el derecho de asociación.
- i) Propiciar que los gobiernos de América creen el marco legal adecuado dentro del cual pueden desarrollarse plenamente los organismos cooperativos, y rechazar toda clase de intervención que tiende a desnaturalizar la esencia de la cooperación restándole la libertad de desarrollo. (12)

En la Segunda Conferencia Cooperativa Americana, - realizada en Montevideo, se propuso fundar una organización fundamentalmente financiera que sirviera para fomentar al cooperativismo americano y se denominó Instituto Internacional de Financiamiento Cooperativo IIFCOOP con-



(12) Estatuto de la Organización de las Cooperativas de América, Edit. Gráfica Gutenberg Lima, Perú, 1974 PÁg. 1.

sede en Washington, USA.

Sin medir el alcance de estos organismos, nos da la pauta a estimar la gran importancia que estas tienen para el cooperativismo en general.

También México interviene en ese movimiento cooperativo y se adhiere a sus propósitos.

II. RELACIONES ENTRE EL COOPERATIVISMO Y OTRAS DOCTRINAS

El individualismo se basa en el interés personal -- por el que cada individuo defiende lo suyo con miras particulares, siendo su lema "cada uno para sí mismo".

El espíritu individualista es condición innata en todo ser y se manifiesta en los diferentes actos de la vida, origina diversos resultados muy distintos, porque es indudable que el individuo por sí solo no puede reunir todos los elementos y medios necesarios para desarrollar la producción, ni concurren en él todas las condiciones exigidas para que aquella dé el fruto deseado.

Por varias razones es la teoría individualista la línea que siguieron casi todos los países, de los cuales enunciamos los siguientes.

El reconocimiento de la propiedad privada como principio básico por la autorización para desarrollar la industria y el comercio particular con la más absoluta independencia y libertad, por el respeto de los derechos adquiridos y por el estímulo a toda actividad individual. En el individualismo, pues, ha existido siempre la concepción egofista que ha arrastrado a la sociedad a la práctica de la codicia. (13)

(13) Cerda y Richard Baldomero, La Cooperación. Edición Nacional, 1964, Pág. 40

Por el contrario, en la teoría colectivista, queda abolido el interés individual, por reconocer la existencia del interés general que tiene. por lema "todo de todos y nada de nadie". Varias son las razones de existencia de esta teoría, entre las que merecen citarse -- las siguientes: igualdad jurídica y económica para todos los individuos sin distinción de ninguna especie, - libertad individual limitada en relación a los intereses generales, propiedad pública de los medios de consumo.

Ahora bien el individualismo siempre se distingue por el acaparamiento de unas cuantas personas de los medios de producción para su progreso, no importándoles el --- bienestar general, por el contrario el colectivismo busca el interés general y así obtener la igualdad económica y jurídica para todos los individuos sin distinción de ninguna clase.

Debido al abuso de los principios individualistas y la no aplicación del colectivismo, nacen en el Siglo XIX junto con el movimiento cooperativo, varias doctrinas - sociales, distinguiéndose entre ellas el socialismo y - el mismo cooperativismo.

La cooperación y el socialismo nacieron, en efecto, - casi al mismo tiempo, de la gran masa obrera deseosa de una mejor existencia y de justicia. Pero el socialismo - no comprendió en un principio la función económica so- cial que la cooperación había de realizar y por ello no mereció por los dirigentes de aquél ser recibida con el entusiasmo que era de esperar .

La Doctrina del cooperativismo es la transformación - por vía económica y la del socialismo por vía política. El socialismo va derecho a la conquista del poder polí- tico para imponer su sistema de organización, de dicta- dura del proletariado, y el cooperativismo tiende a con- vencer orillando además los intereses de clase.

El cooperativismo respeta la propiedad privada, --- trata de evitar la lucha de clases, y pretende desarrollar sus funciones económicas con miras al bienestar general, - porque es un régimen constructivo, de concordia, de humanidad y desprovisto de todo egoísmo y el socialismo labora por la propiedad colectiva o común y la socialización de todos los medios de la producción y considera como medio para la conquista del poder todos los procedimientos violentos, tales como las huelgas, boicots y llega por -- último a la revolución que paraliza la vida de los negocios, origina la miseria de los pueblos y hace derramar - injustamente mucha sangre. Por otra parte, el cooperativismo admite a todos, cualesquiera que sea su ideología - y en cambio el socialismo solo admite en sus filas a los - socialistas. (14).

Afirmamos que socializar no es lo mismo que cooperatizar y entendemos el movimiento cooperativo como una verdadera opción entre los desheredados, para lograr por ese medio reducir las distancias con los que todo tienen.

III.- LOS ANTECEDENTES HISTORICOS DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN MEXICO.

a) Desarrollo histórico de las cooperativas en nuestro país.

Aún cuando investigado a raíz, el fenómeno cooperativo lo encontramos en el pueblo Azteca antes de la llegada de los conquistadores. El calpulli, que reunía gentes y - tierras que pertenecían a la comunidad, divididas en parcelas que usufructuaban las familias, precididas por el - jefe de la familia, quien no podía enajenarla ni gravarla

(14) Idem. pág. 42.

y solo podía heredarla, si moría sin sucesión la parcela volvía a la corporación.

Y así las familias se unían para construir obras de riego, acequias y pequeñas presas, y con esfuerzo común realizaban las obras de embellecimiento y defensa de sus barrios.

También se hace necesario mencionar el Alte pe -- tlalli, que trabajadas colectivamente por los comuneros, -- sus productos eran destinados a obras de servicio público -- o interés colectivo y al pago de tributos. (15).

Su estructura, revela un cooperativismo muy primitivo, pero de un verdadero valor histórico, y una muestra de la grandeza de nuestros pueblos indígenas.

En la época colonial, los españoles aplicaban sus ordenamientos jurídicos, como señala Cervantes Ahumada que la Leyes de Indias trataron de proteger, la organización comunal de los indígenas, y crearon las cajas de comunidad, -- los positos, que funcionaron como almacenes de granos y cajas de ahorro y de crédito agrícola y las alhóndigas que funcionaron como graneros para regular los precios y evitar las especulaciones.

Los gremios (de sombrereros, de zapateros, etc.) y aún la Universidad de mercaderes, eran organizaciones que funcionaban con espíritu cooperativo.

En el México Independiente, se funda en Orizaba, -- en 1839, la Sociedad Mercantil y de Seguridad de la Caja de Ahorros de Orizaba que funcionó cooperativamente como banco Monte Pfo y caja de ahorros para combatir la usura. (16)

(15) Lemus García, Derecho Agrario Mexicano, Edit. Limsa, - México, D. F., 1976, pág. 88

(16) Cervantes Ahumada P. Cit. pág 126.

Dentro de los primeros realizaciones cooperativos en nuestro País, encontramos que los dirigentes del gran círculo obrero en México aprobaron en una sesión de 1873, la creación de una sociedad cooperativa. Reuniéndose un grupo de sastres para que figuraran como socio obreros y poco después consiguieron un local con vista a la calle de 5 de Mayo, en el Núm. uno. Ubicando el taller cooperativo en la calle de Corcharo.

A esta primera sociedad cooperativa le siguió otra organizada por la Sociedad Progresista de carpinteros el 3 de Mayo de 1874. Otro ensayo más lo dió la Cooperativa organizada por la mutualidad Fraternal de sombrereros a fines de 1874. Los dos ensayos anteriores todavía eran una mezcla un tanto rara de cooperativa de consumo, de producción, de vivienda, etc.

La primera sociedad cooperativa de consumo fue organizada bajo la inspiración de las Reglas de Rochdale, organizada el 18 de Agosto de 1876 en la Colonia Obrera de Buenavista, entre obreros y funcionarios, y se llamó, primera Asociación de Consumo de Obreros Colonos. (17).

El Maestro Cervantes Ahumada, nos señala en su obra la experiencia del cooperativismo en nuestro País, lo fue el ensayo de colonización realizado en Topolobampo, Sin., por el Inglés Owen, quien obtuvo una concesión (al Gob. de Manuel -- González, en 1881), para construir un ferrocarril de Norfolk a Topolobampo y para fundar en este lugar una colonia cooperativa.

La concesión le fue confirmada por Porfirio Díaz en 1886 y Owen organizó la sociedad denominada "Credit Foncier of Sinaloa", vendió bonos en Estados Unidos y en Europa. Reunió un grupo de artistas y soñadores como él y fundó en lo que ahora es Topolobampo, en la Bahía de Ohuira la Ciudad de-

(17) Rojas C. OP. Cit. pág. 60

la Paz, que en sus sueños sería la Metrópoli del mundo Socialista y que haría contrapeso a la Metrópoli capitalista que era Nueva York",. Se construyeron la escuela, la iglesia para todas las religiones, y el hospital, todos comunales, y se inició la vida de una sociedad comunista, sin moneda, sin propiedad privada de los medios de producción, con base en el trabajo como única base productora de riqueza.

"El clima y las enfermedades tropicales llevaron al fracaso la utopía de Owen; los colonos sobrevivientes se auyentaron, y algunos se organizaron en las fértiles tierras del Valle del Fuerte, olvidándose de sus sueños cooperativistas."

Posteriormente el constituyente de 1917, consagra en nuestra Carta Magna, en su Artículo 28 párrafo final, establece lo siguiente:

"Tampoco constituyen monopolios las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que en defensa de sus intereses o del interés general vendan directamente en los mercados extranjeros los productores nacionales industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan y que sean artículos de primera necesidad" (18).

El Artículo 123 de la misma Constitución en su Fracción XXX establece lo siguiente:

Asimismo serán consideradas de utilidad social las sociedades cooperativas para la construcción de casas baratas e higiénicas destinadas a ser adquiridas en propiedad por los trabajadores en plazos determinados.

Diversas leyes de vigencia efímera como la del 21 de Enero de 1927, después viene la Ley de Cooperativas del 20 de Mayo de 1933, las dos fueron aplicadas durante poco tiempo.

(18). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Edit. Talleres Gráficos, México 1978, pág. 60

Después viene para el cooperativismo nacional una de sus mejores épocas, al publicarse la Ley de cooperativas de 1938 durante el Gobierno del ilustre michoacano Lázaro Cárdenas y de la que nos ocuparemos más tarde, así como de su reglamento del 16 de Junio de 1938.

Partiendo de esta Ley, encontramos diversos ordenamientos legales tales como:

a) Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas del 16 de Junio de 1938.

b) Reglamento del registro cooperativo nacional del 2 de Agosto de 1938.

c) Reglamento de los Art. 23, Fracción III y Artículo 82 de la Ley General de Sociedades Cooperativas del 30 de Abril de 1941.

d) Reglamento de Cooperativas escolares del 26 de Febrero de 1972.

e) Oficio Circular No. 314-1-A-29849, mediante el cual se comunica a los causantes de impuestos Federales y jefes de las oficinas federales de Hacienda, etc. El criterio respecto a las fechas de constitución e iniciación de operaciones de las sociedades cooperativas, del 27 de Abril de 1976.

f) Acuerdo por el que se crea al documento con carácter permanente, la Comisión Intersecretarial para el fomento cooperativo del 3 de Mayo de 1973.

IV Reglamentación jurídica de las sociedades cooperativas en México.

A) Ordenamientos anteriores a la legislación vigente.

a). Código de Comercio de 1889 .

b). Ley General de Sociedades Cooperativas de 1927

c). Ley y Reglamento de Sociedades Cooperativas de 1933.

(1) Código de Comercio de 1889 (19).

El Código de Comercio de 1889, es el primer orde

(19) Publicado en el Diario Oficial los días del 7 al 13 de Octubre de 1889.

namiento Jurídico que incluye a las Sociedades Cooperativas, en los Artículos 238 a 259, constituyen estas, una verdadera innovación en nuestro Derecho.

Regula el Código de Comercio de 1889, junto con otras sociedades mercantiles, tales como: la de nombre colectivo, la comandita por acciones y la anónima, aparece la sociedad cooperativa como una verdadera creación en nuestro Derecho.

El Artículo 238 del Código mencionado define a la Sociedad Cooperativa como aquella que por su propia naturaleza se compone de socios cuyo número y capital social son variables. En el artículo 239 señala que las acciones de las sociedades cooperativas serán siempre nominativas, y jamás podrán ser cedidas a terceras personas, a no ser con expreso consentimiento de la asamblea, dado en los mismos términos prescritos respectivamente para la separación y adhesión de un nuevo socio.

Dice el Artículo 241, La Sociedad Cooperativa carece de razón social, y se le designa por una denominación particular que debe ser distintiva de la de cualquier otra sociedad.

Establece también en su Artículo 245: Toda Sociedad Cooperativa debe tener un registro autorizado por su director que tendrá:

I Los estatutos de la Sociedad.

II Los nombres, ocupación y domicilios de los socios.

III La fecha de su admisión y la de su separación o exclusión.

IV La de las cantidades que hubiera entregado o retirado de la sociedad; La cuenta de las cantidades que un socio hubiese retirado debe estar firmado por él.

Y para proteger a la Sociedad Cooperativa, el Art. 250 indicaba que el socio que se separa o que es excluido de la sociedad, no puede provocar la liquidación de ella; no obstante, tiene el derecho de recibir el capital con que hubiera contribuido a la Sociedad.

El Art. 251, señala que en caso de muerte, quiebra, o interdicción de un socio, sus herederos acreedores o ----

representantes tienen el derecho de recobrar la falta de capital que les corresponde, ya sea que pertenezcan o no a la sociedad, pero siempre temporales y revocables.

Los artículos mencionados del Código de 1889, nos convence que el legislador no sujeta a la Sociedad Cooperativa, a las mismas normas clásicas de este tipo de sociedades, ya que podían estas sociedades perseguir el lucro en sus variadas formas, reservar ventajas y privilegios para sus fundadores o por el contrario, tener fines de beneficencia. No se les exigió la constitución de un fondo de reserva como también no establece la previsión social que es esencial en las cooperativas; el Estado no les otorga ninguna ventaja o privilegio. En cuanto a la responsabilidad de los socios se podía elegir libremente entre la solidaria y la ilimitada, o mayor que el capital social.

2) Ley General de Sociedades Cooperativas de 1927 (20).

Al referirnos a esta Ley, mencionaremos que no derogó expresamente lo relativo al Código de Comercio de 1889, este cuerpo legal de vigencia breve, pero a la vez valiosa para el cooperativismo, por lo que mencionaré sus principales características, establece esta ley una clasificación de cooperativas, la cual es:

a) Cooperativas Agrícolas locales, que requieren un mínimo de agricultores para su constitución y que la ley reglamentó en forma preferente.

b) Cooperativas Industriales Locales, reglamentadas en una forma amplia y que para su constitución y funcionamiento requieren de un mínimo de 15 trabajadores industriales.

(20) Publicado en el Diario Oficial el 10 de Febrero de 1927.

c) Cooperativas de Consumo, que trata la ley con superficialidad y sin derogar los artículos del Código de Comercio de 1889, que continuaron en vigor, respecto de estas sociedades.

La nueva Ley estipuló que los socios que formaran parte de una Cooperativa Agrícola Local, deberían ser de una posición económica semejante, a fin de impedir la posibilidad de una explotación disimulada por personas ajenas al movimiento cooperativo.

Las actividades que podían desarrollar las cooperativas agrícolas y las industriales eran: de crédito, de producción, de trabajos; de seguros, de construcción; de transportes; de venta en común y de compra en común.

Las de consumo, únicamente podían desarrollar las siguientes actividades: crédito, compra en común, venta a sus accionistas.

Para las tres especies de sociedades cooperativas, se establecen cooperativas en primero y segundo grado, -- con la circunstancia de que el capital de las cooperativas formadas por cooperativas agrícolas locales podía ser suscrito por éstas y por organizaciones de trabajadores industriales o del campo y de las cooperativas formadas por industriales locales, además de estas, podía ser suscrito por organizaciones de trabajadores industriales o del campo, reconocidas por la Ley.

Se quiso de esta forma vincular los intereses de trabajadores del campo con los de la Ciudad. En cuanto al capital de las cooperativas de consumo solo podía ser suscrito por éstas. Las sociedades de primer grado deberían tener un radio de acción muy limitado con el objeto de -- que sus miembros se conocieran entre sí. La responsabilidad de los socios se estableció como solidaria e ilimitada, en las diversas clases de sociedades que reguló la Ley que nos ocupa.

Se estableció que el Gobierno Federal, podía otorgar concesión para que con la misma sociedad cooperativa integrada por cooperativas locales, pudiera tener como accionistas o cooperativas agrícolas e industriales, y en consecuencia desarrollar actividades autorizadas para éstas.

Tanto para las agrícolas como para las industriales, se establece ya el principio de que cada socio corresponderá un voto en las asambleas generales, independiente del número de acciones que posea; y en cuanto a los rendimientos en las cooperativas, se distribuyen en la siguiente forma:

20% para constituir el fondo de reserva

20% para distribuirse entre los consejos de administración y de vigilancia.

60% restante para repartirlo entre los accionistas.

De un viaje a Alemania que realizó el Presidente Calles, decidió impulsar el movimiento cooperativo en México, especialmente el de tipo agrícola, y que observó el funcionamiento de las Cooperativas Raiffaisen, lo cual explica qué la Ley General de Cooperativas de 1927, refleja algunos principios y formas de este tipo de cooperativas, por lo que entendemos que esa ley se refiere principalmente a las cooperativas agrícolas.

Es muy interesante observar que dicha ley se adelantó a su tiempo, al asignar a las cooperativas agrícolas e industriales los objetivos múltiples, tal como lo recomiendan las tesis más modernas. En efecto, se les autorizaba a desarrollar actividades de crédito, producción, trabajo, seguros, construcción, transportes, venta en común y compra en común. (21).

(21) Solórzano Alfonso. El Cooperativismo en México, Ed. Instituto Nacional del Trabajo, S. de T. y P.S., -- México, 1978, pág. 59.

En las sociedades locales industriales o agrícolas, el reparto entre los accionistas se hace de acuerdo con el monto de las operaciones o del valor del trabajo realizado, pero en este tipo de cooperativas, se plantea la alternativa de la preponderancia del elemento pecuniario sobre el elemento humano, al establecerse que el reparto entre los accionistas podía ser en proporción al capital pagado por la sociedad, o bien en proporción al monto de las operaciones que hubieran realizado con la misma duración del ejercicio.

En cuanto a la vigilancia oficial, se estableció que la Secretaría de Industria y Comercio o la de Trabajo, podían otorgar el reconocimiento legal, respectivamente, a las cooperativas locales agrícolas y locales industriales, cuando lo solicitaran, se ajustaban estrictamente a las disposiciones contenidas en la Ley, la obligación de hacerlo así para las de consumo; ésta última dependencia estuvo autorizándoles su constitución.

En el artículo 30. transitorio, de la Ley de 1927, se facultó al Ejecutivo Federal para que por conducto de la Secretaría de Agricultura y Fomento, o la de Industria y Comercio y la de Trabajo, se expidieran los reglamentos sobre sociedades cooperativas, situación que no se llegó a efectuar.

Esta ley debía contener normas más precisas y eficaces que coadyuvaran a una mejoría de nuestros ciudadanos, consiguiendo para ellos un mejor bienestar y una dignificación moral e intelectual, logrando ecauzar mejor estos organismos.

En resumen, puede decirse que por su contenido doctrinal y su reglamentación orgánica, esta ley, es la primera que merece el nombre de Ley Cooperativa (22). Por -

(22) Idem. pág. 60

una omisión inexplicable, esta Ley no derogó en forma expresa las disposiciones que sobre cooperativas contenía el Código de Comercio de 1889, la cual dió lugar a confusiones e interpretaciones arbitrarias ya que existieron paralelamente dos movimientos cooperativos. Uno basado en el Código de Comercio y otro apegado a la nueva Ley.

3) Ley de sociedades cooperativas del 12 de Mayo de 1933 y su Reglamento. (23)

Publicada el 30 de Mayo de 1933, la Ley General de Sociedades Cooperativas que derogó a la anterior de 1927.

Al conocerse esta Ley, fue reconocida por propios y extraños. El Organó Oficial de la Alianza Internacional del cooperativismo la comentó favorablemente en el Congreso Cooperativo Internacional, que en el año de 1930 se reunió en Viena. Se formularon las principales reglas de la Doctrina Cooperativa Moderna.

Estas reglas fueron:

- I La Cooperación abierta y la adhesión voluntaria
- II La igualdad de los socios.
- III El reintegro sobre las compras, con un interés limitado al capital.
- IV La neutralidad política y religiosa.
- V La venta al contado.
- VI La constitución de un fondo de propaganda y de educación.

Estos preceptos estuvieron consagrados en los artículos I y 2 de la Ley que nos ocupa.

En general esta ley se ajustó a la doctrina clásica a excepción oficial, así como en la intervención del Estado que se acentúa en esta Ley.

(23) Publicada en el Diario Oficial el 30 de Mayo de 1933

Define la Ley a las Cooperativas como aquellas -- que se constituyen sobre el principio de igualdad de derechos y responsabilidades de sus asociados, y que repartan a sus miembros los rendimientos que obtengan, en proporción a los frutos y ventajas que cada uno personalmente hubiera producido a la misma sociedad y no en proporción al capital aportado.

Respecto de la responsabilidad de los socios, se estableció que sería limitada el pago de las aportaciones de cada miembro de la cooperativa, y se requerirá un mínimo de diez socios para constituir una sociedad cooperativa, llamándose por primera vez a las aportaciones de los socios, certificados de aportación, a lo que las leyes anteriores llamaban acción.

Al establecer la obligatoriedad en la constitución de los fondos de previsión social y de reserva, también se estableció que el fondo de reserva sería irrepartible y formado por el 25% del capital suscrito.

Ahora bien al liquidarse una cooperativa, su reserva se entregará al Banco de México, para destinarse al fomento cooperativo.

En las asambleas a cada socio la correspondía un voto, independientemente de su aportación, pero también se estableció la prohibición a tratar asuntos políticos o religiosos, y destinar fondos sociales a propaganda de tal índole.

Establece esta ley tres especies de cooperativas -- que son:

1.- Las de consumidores, que tienen por objeto la obtención en común de bienes o servicios para sus socios, sus hogares y sus negocios.

2.- La de productores cuyos miembros se asocian para trabajar en común, en la producción de bienes en la prestación de servicios para el público.

3.- Las mixtas, que son aquellas en las que se tienen por objeto ambas actividades.

Estableció la existencia de cooperativas escolares integradas por maestros y alumnos, teniendo una finalidad docente, reglándose por las disposiciones de la Secretaría de Educación Pública.

En esta ley encontramos que se dan grandes facilidades a quienes constituyen cooperativas, y aún más al establecer la prohibición a cualquier otro tipo de sociedad que no se constituyera con los lineamientos de esta ley, - adoptar la denominación de "cooperativa" u otra equivalente, estableciéndose expresamente en el reglamento una multa de \$50.00 a \$500.00 por la infracción a esta disposición. Para las sociedades que simularen ser cooperativas, para que gocen de los privilegios que estas tienen, se les sancionará por igual.

Se hace necesario mencionar que por primera vez, - se establecieron las Federaciones y la Confederación; teniendo como objetos los siguientes:

1.- Servicio de crédito para uso de las cooperativas o federaciones afiliadas.

2.- Aprovechamiento en común de bienes y servicios

3.- Venta en común de los productos de las organizaciones afiliadas.

4.- Compra en común, representación y defensa general de los intereses de las organizaciones asociadas.

Encontramos que esta ley en su Artículo 61, abrogó - el capítulo séptimo, del título segundo, libro segundo del Código de comercio de 1889, derogó igualmente la Ley General de Sociedades Cooperativas, de 11 de Enero de 1927, - con excepción del título IV, que seguiría en vigor mientras no se expidiese el Decreto en que se consignasen las franquicias fiscales.

B.- Legislación Vigente.

1) CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

En nuestra Constitución, se plasman las disposiciones referentes a las sociedades cooperativas, en su Artículo 28 encontramos que no constituyen monopolios las asociaciones o sociedades cooperativas, de productores para que en defensa de sus intereses o del interés general, -- vendan directamente o en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal -- fuente de riqueza de la región en que se produzcan, y que no sean artículos de primera necesidad, siempre que dichas asociaciones estén bajo la vigilancia o amparo del Gobierno Federal o de los Estados y previa autorización que al efecto se obtenga de las legislaturas, por sí o a propuesta del Ejecutivo, podrán derogar, cuando las necesidades públicas así lo exijan, las autorizaciones concedidas para la formación de las asociaciones de que se trate.

Este precepto tiene como antecedentes, la iniciativa de la diputación yucateca en la sesión celebrada el 12 de Enero de 1917 del Congreso Constituyente, la cual se refiere a no considerar como monopolios a las sociedades de productores, que en defensa de sus intereses o del interés general, vendieran directamente en los mercados extranjeros los productos naturales o industriales que fueran la principal fuente de riqueza de la región en que se produjeran bajo el amparo y la vigilancia del Gobierno Federal o de los Estados y previa autorización que al efecto se otorgará por las Legislaturas respectivas, en cada caso, o que cabe hacer la observación de que si por ejemplo una sociedad de este tipo, efectúa operaciones en los Estados de Veracruz, Puebla, Tlaxcala, etc. tendrá que obtener forzosamente una autorización de los Gobiernos mencionados para funcionar.

En la misma sesión se concluyó por proponer que -- las mismas legislaturas por sí, o a propuesta del Ejecutivo

podrán derogar, cuando las necesidades públicas así lo exigieran, las autorizaciones concedidas para la formación de las asociaciones de que se ha tratado; a lo que la Comisión Dictaminadora manifiesta:

La Diputación yucateca funda su iniciativa y nos cita el caso típico de la Comisión Reguladora del mercado del Henequén. Afirma que desde que los agricultores yucatecos se agruparon para la defensa de sus intereses, procuraron un precio alto correspondiente en los mercados extranjeros, para el principal ramo de su agricultura y dirigidos precedentemente por el gobierno local, obtuvieron muy buenas utilidades, que en otros tiempos hubieran servido para enriquecer a los truts extranjeros.

Si lo que los agricultores yucatecos han hecho de esta forma cooperativa establecida últimamente, lo hiciesen los productores de los otros Estados, con sus principales productos, cuando se trate de exportar estos al extranjero, seguramente que se obtendrían en toda la Nación.

Siendo por consiguiente justas y reformables las ideas expuestas por la citada diputación Yucateca. (24)

Así mismo en el Artículo 123 en la Fracción XXX se consideran como de utilidad social las sociedades cooperativas para la construcción de casas baratas e higiénicas, destinadas a ser adquiridas en propiedad por los trabajadores en plazos determinados.

El Estado Mexicano, con una Legislación fomentadora, de las sociedades cooperativas, como veremos a continuación, en que analizaré la Ley Orgánica de la Administración Pública.

2) LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL (25)

El Estado Mexicano buscando fomentar el desarrollo

(24) La Legislación sobre cooperativas en México. Monografía Instituto de Investigaciones económicas de la U.I.A.M. México, 1943 pág. 80

(25) Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 29 de Diciembre de 1976.

de las sociedades cooperativas, establece en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que varias de sus dependencias, realicen actividades de fomento y de organización de sociedades cooperativas. A la Secretaría de Comercio, el Art. 34 Fracción XI de la Ley que nos ocupa deberá desarrollar a las sociedades cooperativas, cuyo objeto sea la distribución y el consumo.

A la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial de conformidad con el Artículo 33, Frac. XVII de la LQAP, corresponderán las cooperativas de producción industrial.

Las cooperativas, que presten servicios de comunicación y transportes, corresponderá, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (Art. 36, Frac. XVII) su organización y desarrollo y a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, se le encarga el registro Nacional Cooperativo, y así esta dependencia buscará organizar, autorizar y vigilar a las diferentes sociedades cooperativas y tomando en cuenta la opinión de la Secretaría del Ramo a la cual corresponda la actividad que pretenda desarrollar la cooperativa en cuestión. (Art. 40, Frac. X).

A la hora Secretaría de Pesca, se ocupará del desarrollo de las cooperativas de producción pesquera, actividad de gran importancia, en el movimiento cooperativo.

3).- LEY DE REFORMA AGRARIA.

También la Secretaría de la Reforma Agraria, tiene ingerencia en las cooperativas que se organizan en el agro mexicano, el Art. 147 de la Ley Federal de la Reforma Agraria (Diario Oficial del 6 de Abril de 1972) establece que los ejidatarios y los núcleos Ejidales podrán convertirse en cooperativas agropecuarias, lográndose un verdadero movimiento hacia el cooperativismo.

Para que las actividades de las diversas dependencias señaladas, no se dispersaran y diluyeran en esfuerzos estériles, se constituyó el 10. de Mayo de 1972 la Comisión Intersecretarial para el Fomento Cooperativo, con

tándose con la Secretarías de Patrimonio y Fomento Industrial, Comercio, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y Transportes, Trabajo y Previsión Social, Reforma Agraria y la Secretaría de Pesca, de reciente creación. (26)

Serán funciones de la Comisión.

Proponer a las dependencias correspondientes los lineamientos de política general para el fomento cooperativo y el plan de acción para coordinar los programas para dicho fomento.

Fijar los criterios y proporcionar la información necesaria que permitan formular los programas de acción en materia de cooperativas.

Emitir las resoluciones generales para que las diferentes dependencias en la esfera de su competencia coadyuven a la organización y fomento de las cooperativas, proponer los mecanismos de coordinación de acciones que permitan garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y la agilización de trámites administrativos.

Dentro de los logros de esta comisión intersecretarial, tenemos la aprobación del Plan Nacional de Fomento Cooperativo, aprobado a mediados de 1981, buscando con este plan nuevos logros para el movimiento cooperativo, logrando con este plan una reactivación en las cooperativas escolares por la Secretaría de Educación Pública, que se desarrolle la organización cooperativa entre los marginados y el sector informal urbano.

Que se formen promotores, divulgadores, docentes, investigadores y planificadores en las diferentes dependencias de esta comisión y con la intervención de la Confederación Nacional Cooperativa, al unir esfuerzos se alcanzan verdaderos progresos para el cooperativismo en México.

4) LEY GENERAL DE CREDITO RURAL (27) .

El art. 54 de esta Ley, considera como sujeto de crédito rural a las Sociedades Cooperativas, por lo que en tran al sistema Oficial de Crédito Rural y de la Banca Priva da, lográndose darle a esta actividad, mayor impulso y vialidad.

Obteniéndose más recursos financieros para los organismos cooperativos.

5) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (28)

Se otorgaran preferentemente las concesiones para la construcción y explotación de ferrocarriles, (Art. 129-Frac. II) a las sociedades organizadas bajo el régimen coperativo.

Para la prestación de servicios de autotransporte de pasajeros o de carga, se requerirá de concesión o permi so de la Secretaría de Comunicaciones, del Departamento -- del Distrito Federal, según el caso.

Otorgándose los permisos a nombre de las Sociedades cooperativas o personas físicas.

Lográndose por estas disposiciones un verdadero auge de cooperativas dedicadas al transporte, estableciendo esta Ley en su Art. 152, fracción IV que en el Distrito Federal, se formaran tantas sociedades cooperativas de intervención oficial, como rutas para pasajeros o servicios de carga requiera el interés público.

Estableciéndose en esta ley que las personas físicas que otengan permisos para explotar servicios de autotransporte en un mismo camino, tramo o ruta, estarán obli-

(27) Publicado en el diario Oficial el 30 de Diciembre de 1977.

(28) Publicado en el Diario Oficial el 9 de Febrero de 1940.

gados a integrar una sociedad cooperativa con todos los -- que intervengan en la explotación del servicio, ya sean -- trabajadores o permisionarios, tan luego como exista el -- número de personas que la ley exija.

Disfrutando las sociedades cooperativas, de preferencias mayores a cualquier tipo de organizaciones, Privilegio justificado, porque las cooperativas no persiguen fines de lucro y se encuentran integrados por individuos de la clase trabajadora.

6) LEY FEDERAL PARA EL FOMENTO DE LA PESCA (29)

Da esta Ley a las Sociedades cooperativas cuya actividad es obtener los recursos del mar, explotación exclusiva al señalar en su Art. 1a Ley Federal de Fomento de la Pesca, que dice:

Artículo 49. "La reserva a las Sociedades Cooperativas de producción pesquera y a las sociedades cooperativas de producción, pesquera ejidal, la captura o explotación de las especies abulón, langosta de mar, ostión, camarón, totoaba, cabrilla, almeja, pismo y tortuga marina. Para la captura de cada una de dichas especies, se requerirá de concesión o permiso.

El Art. 51, dice que las sociedades cooperativas de producción pesquera podrán realizar actividades complementarias similares y las clasifica en:

- I Sociedades cooperativas de producción pesquera de ribera;
- II Sociedades cooperativas de producción pesquera de altura

Art. 52, Son sociedades cooperativas de Ribera, -- las integradas con un 80% como mínimo, por socios que son pescadores ribereños, residentes en municipios colindantes

 (29) Publicada en el Diario Oficial del 25 de Mayo de 1972.

con el mar o con aguas interiores, en las que tengan su domicilio las cooperativas.

Las primeras también podrán realizar sus actividades en alta mar.

Artículo 53, son sociedades cooperativas de altura, las no comprendidas en el Artículo anterior, constituidas con un 60% como mínimo, por socios pescadores residentes en el municipio colindante con el mar, si en aquel tiene su domicilio la cooperativa.

Los grandes esfuerzos realizados por cooperativistas en la explotación de los recursos marinos, han logrado un gran número de cooperativas pesqueras, formándose dentro del cooperativismo nacional un sector fuerte económicamente, teniendo disposiciones legales adecuadas como la Ley Federal de Fomento de la Pesca.

7) LEY FEDERAL QUE CREA EL BANCO NACIONAL DE FOMENTO COOPERATIVO. (30).

Por las necesidades económicas del cooperativismo se han buscado crear sus propias fuentes de crédito, lográndose en México la creación del Banco Nacional de Fomento Cooperativo que durante el tiempo que llevó a cabo sus funciones, en 1951, otorgó créditos por 59 millones de pesos.

Logrando este Banco un nivel financiero bastante aceptable, mereciendo de los cooperativistas una gran confianza en sus gestiones.

En el Art. 3o. de la Ley que nos ocupa, encontramos que el objeto de la sociedad será:

I Efectuar con las sociedades cooperativas y uniones de crédito popular constituidas conforme a la Ley, operaciones de descuento, aval, préstamos de habilitación o avfo, refaccionarios o hipotecarios y en general, toda especie de operaciones activas de crédito, excepto las propias de los bancos de capitalización.

(30) Publicada en el Diario Oficial el 5 de Junio de 1941.

II Coadyuvar el fomento y desarrollo de la pequeña y mediana industria en el País, a cuyo efecto podrá realizar también con personas físicas pertenecientes al grupo -- comúnmente conocido con el nombre de artesanos, o sociedades distintas de las cooperativas y uniones de crédito, popular, cualquier especie de operaciones activas de crédito, excepto las de capitalización, siempre que dichas sociedades tengan un capital menor de \$ 250,000.00 pesos.

III Cuando así lo acuerden previamente con el propio Banco, actuar como agente de las cooperativas, uniones de crédito popular, artesanos y pequeños y medianos industriales:

a) Para la compra de los elementos que unas y otras necesitan para su explotación:

b) Para la venta de sus productos.

V.- Efectuar las operaciones previstas por los artículos 10 y 26 de la Ley General de Instituciones de Crédito en cuanto las mismas propendan a la realización de un interés económico general o local, o bien representen inversiones que haya de hacerse en cumplimiento de la propia ley o para no mantener improductivos los recursos de la institución;

VI.- Realizar con las cooperativas, uniones de crédito popular y otras personas o empresas con quienes puedan operar en los términos de las fracciones I y IV del presente artículo, así como con los sindicatos de trabajadores, cualquiera especie de operaciones pasivas propias de la banca de depósitos, de las instituciones financieras y de las sociedades hipotecarias;

VII.- Actuar como fiduciaria respecto de bienes y derechos que pertenezcan al Gobierno Federal, a los Estados, a las sociedades cooperativas, a las uniones de crédito popular y a los particulares;

VIII.- Y organizar y administrar el Departamento de ahorro obrero.

TESIS DONADA POR D. G. B. - UNAM

39

Es sustituido el organismo anterior, por el Banco Nacional Pesquero y Portuario, S. A., (31), cuyo objeto según el Artículo 5 de su ley orgánica, las actividades portuarias y navieras relacionadas con ellas Así como organizaciones y sociedades cooperativas pesqueras.

Si bien el Banco Nacional Pesquero y Portuario, deberá dedicar sus recursos al desarrollo de la actividad pesquera, dejando sin más atención a las demás cooperativas. Vacío que quedó resulto al crearse el fideicomiso o fondo de garantía y descuento para las sociedades cooperativas, publicado el acuerdo que lo crea en el Diario Oficial del 20 de Febrero de 1980. Su objeto será el de fomentar la organización, modernización, competitividad y ampleación de las sociedades cooperativas.

El Fideicomitente será el Gobierno Federal, los fideicomisarios, las organizaciones y sociedades cooperativas y fiduciario será el Banco de México, S.A.

8).- Reglamento de Cooperativas Escolares (32)

Dependerán las cooperativas escolares de la Secretaría de Educación Pública, a cargo del Departamento de Educación Cooperativa, la cual tendrá a su cargo la organización, registro, fomento y vigilancia, asesoramiento e inspección de las cooperativas escolares.

La proliferación de las cooperativas escolares, dará al movimiento cooperativo, nuevos cooperativistas entusiastas y decididos como los estudiantes, maestros y empleados de las escuelas.

Así encontraremos que el reglamento en su artículo 9 establece que las cooperativas escolares deberán desenvolver entre los asociados el espíritu de auxilio mutuo, de iniciativa y de previsión al servicio de la colectividad, coordinar su actividad, con el desarrollo de los programas escolares en cada rama de la enseñanza, proveer a los socios de útiles escolares, de vestuario y de alimentos que necesiten

(31) Publicado en el Diario Oficial el 31 de Diciembre 1980.

(32) Publicado en el Diario Oficial el 16 de Marzo 1962.

durante la jornada escolar.

Y debemos recomendar la reactivación de más formación de cooperativas escolares, y que constituya en este campo la preocupación preferente de la Secretaría de Educación Pública, con los apoyos de las demás dependencias oficiales y de la Confederación Nacional Cooperativa, para evitar los vicios que este tipo de cooperativas ha venido arrastrando desde hace mucho tiempo. Como es el que el director de la escuela o un maestro se aprovechen de los escolares quedándose con las ganancias.

9) Código Fiscal de la Federación (33)

En su artículo 16, exenta de impuestos a las sociedades cooperativas, salvo lo que las leyes especiales determinen, buscando con esto, estimular al movimiento cooperativo.

10) Ley del impuesto sobre la renta (34)

Esta ley considera en su Art. 68, Título III, como personas morales con fines no lucrativos a las sociedades cooperativas, y establece que no son contribuyentes del impuesto sobre la renta, sus integrantes deberán considerar como ingresos sujetos a dicho impuesto, los que obtengan las citadas personas morales, inclusive aquellos que no han sido distribuidos, siempre que se trate de remanente distribuíble en los términos de este título. En su art. 70 obliga a los integrantes de las personas morales con fines no lucrativos a que se refiere este artículo, considerarán como remanente distribuíble únicamente los ingresos, siempre que en este último caso, tratándose de personas físicas, excedan de la cantidad a que se refiere la Fracción XXIV del Art. 77 de esta ley.

Las personas morales cuyos integrantes gozarán de este beneficio son las siguientes:

VII Sociedades cooperativas de consumo.

VIII Organismos que conforme a la ley agrupen a las sociedades cooperativas, ya sea de productos o de consumo.

En su Artículo 71, señala que en el caso de sociedades cooperativas de producción, los ingresos que de los mismos perciban sus socios se asimilarán a ingresos por salarios en los términos del capítulo I del título IV de esta Ley. Los ingresos en crédito que obtengan los cooperativistas se declararán y se calculará el impuesto que les corresponda hasta el año de calendario en que sean cobrados.

11) Ley del Impuestos al Valor Agregado (35)

De este impuesto que en su artículo 30, señala que la Federación, el Distrito Federal, los Estados, Municipios, los Organismos descentralizados, las Instituciones y Asociaciones de Beneficiencia Privada, las Sociedades Cooperativas o cualquier otra persona, aunque conforme a otras leyes o decretos, no causan impuestos federales o están exentos de ellos, deberán aceptar la traslación a que se refiere el Artículo 10. y en su caso pagara el impuesto al Valor Agregado y trasladarlo, de acuerdo con los preceptos de esta Ley.

Difficil para las sociedades de consumo aplicar el IVA a sus mismos socios, por lo que tendrán que buscar mejores precios cuando compren al mayoreo y así obtener beneficios.

12) Ley del Seguro Social (36)

Esta Ley en su Artículo 12 señala que son sujetos de aseguramiento del régimen obligatorio: los miembros de sociedades cooperativas de producción y de administraciones obreras o

 (33) Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de Enero de 1967.

(34) Publicado en el Diario Oficial del 31 Diciembre 1961

(35) Publicado en el Diario Oficial del 29 Diciembre 1979

(36) Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de Marzo de 1973.

mixtas; estarán conceptuados como patronos a las sociedades cooperativas de producción, las administraciones obreras o mixtas, cubrirán el 50% de las primas totales y el Gobierno Federal seguirá estimulando a las cooperativas de producción, contribuyendo con el otro 50%

Después de recorrer la legislación actual sobre cooperativas, procederé al estudio de la clasificación que hace la ley General de Sociedades Cooperativas de 1938, a efecto de una mayor comprensión del fenómeno.

V.- CLASES DE SOCIEDADES COOPERATIVAS.

La clasificación que hace la Ley General de Sociedades cooperativas, a las cuales enumera como de producción, de consumo, estableciendo dos tipos más tomando en cuenta la participación que en estas tiene el Estado, definiéndolas:

a) DE CONSUMO- son aquellas cuyos miembros se asocian con el objeto de obtener en común, bienes o servicios para ellos, sus hogares, o sus actividades individuales de producción (37)

b) DE PRODUCCION- son cooperativas de productores, aquellas cuyos miembros se asocian con el objeto de trabajar en común en la producción de mercancías o en la prestación de servicios al público (38)

c) C. DE INTERVENCION OFICIAL- Las que explotan concesiones, permisos, autorizaciones, contratos o privilegios legalmente otorgados por las autoridades federales o locales. (39)

d) DE PARTICIPACION ESTATAL- las que explotan unidades productoras o bienes que les hayan sido dados en administración por el Gobierno Federal o por los gobiernos de los Estados, por el Departamento del Distrito Federal, por el Banco Nacional Obrero de Fomento Industrial. (40).

(37) Ley General de Sociedades cooperativas. Diario Oficial de la Fed. 15-11-1938 Art. 52

(38) IBIDEM. Art.56

(39) IBIDEM. Art.63

(40) IBIDEM. Art. 66

Se ha criticado a la Ley por no seguir la clasificación clásica de las cooperativas, sin embargo, considero que el aumentarla con dos tipos más, se aprecia un real -- esfuerzo para fomentar más la creación de cooperativas.

Debo señalar el estado en que se encuentren los diferentes tipos de cooperativas que señala la ley, a la fecha hay 4,106 cooperativas y con un total de 214,842 socios (41), y hago hincapie en que se debe volver los ojos a las cooperativas escolares y conseguir nuevos cooperativistas.

VI) Estado en que se encuentra el movimiento cooperativo -- en México.

Con la creación de la Comisión Intersecretarial para el Fomento cooperativo, según acuerdo presidencial publicado el 10 de Mayo de 1978, el cual auspició la unificación del cooperativismo y estará integrada por un representante de cada una de las siguientes secretarías: Trabajo y Previsión Social, Pesca, Patrimonio y Fomento Industrial, Comercio, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y Transportes. Y funcionará con carácter de permanente al crearse se dió un gran paso a las bases para dar al cooperativismo un mayor apoyo por parte del sector oficial.

Poniéndose en marcha en 1980, el Plan Nacional de Fomento Cooperativo que es obligatorio para el sector oficial, y de apoyo para las cooperativas, también compromete a organismos privados, sindicatos obreros y campesinos, -- los que intervendrán para desarrollar un movimiento cooperativo eficiente y con dinámica propia para su crecimiento y que permita incorporar a miles de personas en una acción-económica que signifique organizar fuentes de trabajo y de servicios, en empresas de propiedad de los trabajadores.

(41) Centro Nacional de información y estadísticas del trabajo. STPS. 1979.

El objetivo de este documento es señalar metas y formular acciones para la educación y capacitación cooperativa, propone un sistema Nacional de educación y capacitación cooperativas, en el que participarán las distintas dependencias del Estado del movimiento cooperativo y del sector social.

El Sistema Educativo Nacional que se pretende instalar será flexible y amplio. Se trata de sistematizar voluntades que puedan ser de distinto origen (las cooperativas, el Estado, los Sindicatos, las Organizaciones Campesinas, etc.) pero que puedan coincidir en programas conjuntos, en apoyos comunes, en tareas compartidas y en un línea central de acción programática. Esta última será lograr la eficiencia y la competitividad de las cooperativas en la economía mixta que impera en el País, para el mayor servicio de sus propios socios, mediante la adecuada formación de los recursos humanos que participan en y para el proceso cooperativo (42.)

Se impulsará mediante este plan, la integración al sistema cooperativo de los marginados y al sector informal urbano, promoviendo también la creación de nuevas cooperativas en los ramos agropecuario, industrial, consumo, transporte, turismo, vivienda y escolares, indicando así mismo su propósito de impulsar en algunas decisiones de carácter económico.

Una de las principales metas de este plan es iniciar a la brevedad posible sistemas masivos de enseñanza, especialmente bajo la forma de educación abierta, mediante procedimientos que signifiquen la aplicación de técnicas de enseñanza, con apoyo de métodos audiovisuales.

Las Secretarías fomentadoras que integran la Comisión Intersecretarial para el fomento cooperativo y la Confederación Nacional Cooperativa, deberán preocuparse por formar promotores divulgadores, docentes, investigadores y planificadores, dedicando estas instituciones especial aten

ción en la formación del personal encargado del funcionamiento de las cooperativas en sus mandos superiores, medios y técnicos por lo que con la capacitación que promueve el plan que nos ocupa, dará al cooperativismo nuevos caminos.

(42) Comisión Intersecretarial para el fomento cooperativo. Plan Nacional de Fomento Cooperativo. Sistema Nacional de educación y capacitación cooperativa. México. Diciembre de 1980. Pág.2

CAPITULO SEGUNDO

- 1.- El transporte: Aspectos generales. Problemática y carencias de transporte en la Ciudad de México.
 - a) Clases de transporte
 - b) Capital invertido
 - c) Tipo de Unidades
 - d) Forma de prestación del servicio
- 2.- Estadísticas
- 3.- El servicio público del transporte y su concesión
 - a) Requisitos
 - b) Instituciones
 - c) Concesionarios
- 4.- La necesidad de intervención del Estado para lograr un mejor servicio público de transporte de pasajeros.
 - a) Medios
 - b) Forma Jurídica
- 5.- Educación y seguridad vial.

1.- El transporte: aspectos generales. Problemática y carencias de transporte en la Ciudad de México.

- a) Clases de transportes
- b) Capital invertido
- c) Tipo de unidades
- d) Forma de prestación del servicio

Al decidirme sobre el tema de este modesto trabajo, me percaté que una de las grandes carencias de la Ciudad de México, es la falta de un transporte colectivo, eficaz y rápido que permitiera a los capitalinos, trasladarse de sus casas a su trabajo o a sus escuelas sin tanta penuria y pérdida de tiempo, el cual es ya un problema de grandes dimensiones por la gran pérdida de horas hombre, y como consecuencia de ésto, se dá un alto grado de agresividad y actos de violencia en todos los rumbos de la Ciudad.

La transportación de los habitantes de la Ciudad, ha sido responsabilidad de concesionarios o permisionarios del Departamento del Distrito Federal, prestación de este servicio público, debido a que está muy mal estructurado y deficientemente prestado por éstos, el Gobierno capitalino, en la última década ha retomado su responsabilidad en el transporte colectivo, al conseguir por medio de la ingeniería moderna, la construcción del sistema de transporte colectivo (Metro), por lo que se ha dado un gran paso, para solucionar el problema del transporte colectivo, aún cuando está lejos todavía de su completa solución.

La Ciudad de México y su zona metropolitana, tienen aproximadamente 14 millones de habitantes (1) y continua po-

(1) Departamento del Distrito Federal. Plan de Desarrollo Urbano, Versión abreviada. México 1980

blándose cada vez más, por lo que el esfuerzo de las autoridades se vé nulificado ante la cantidad de problemas que --- trae consigo la creciente explosión demográfica, debiendo de dicarse la mayor parte del presupuesto del Departamento del Distrito Federal a la prestación de servicios.

La vialidad en la Ciudad de México es caótica, debido a que data de la época colonial, sus calles muy estrechas y apenas suficientes para el tránsito de principios de Siglo y como consecuencia del alto número de automotores que circulan en sus avenidas, sobrevienen graves problemas al no estar diseñadas la vialidad para recibirlos, causando accidentes y congestionamientos que traen consigo muchas horas perdidas y sacrificios económicos.

De la compleja problemática de la Ciudad de México, - también debo mencionar el peligro real al que estamos expuestos los que vivimos en ella, el de la contaminación atmosférica, tanto por humos y gases como por ruido, causados por los vehículos de motor que si bien las autoridades tratan por varios medios de disminuir la contaminación, ésta ha alcanzado niveles muy peligrosos, por lo que debemos concientizarnos, y procurar evitar el uso del automóvil particular.

Un factor que debo mencionar es la falta de estacio--

namientos que presten un servicio público, y al no ser suficiente se usan las calles para tal efecto, cuando a la falta de responsabilidad de muchos conductores que se estacionan - hasta en tercera fila, el panorama es desalentador, no podemos esperar a que el gobierno resuelva todos los problemas, - se requiere que todos sus habitantes participemos en la búsqueda de soluciones.

Transcribo la acertada opinión del catedrático de la UNAM, Arquitecto Emilio P. Cobos, acerca del tránsito de la Ciudad de México: "el cual ha llegado a un punto crítico y - sus manifestaciones son saturación de la vialidad, congestión, namientos frecuentes y generalizados, insuperable lentitud incremento en los accidentes y notorio aumento de la agresividad de los conductores".

A la difícil circulación vial de la Ciudad de México, el terrible aumento de automóviles y su excesivo uso, a la - falta de estacionamientos públicos y aunado a un deficiente transporte colectivo, necesitaré transcurrir el resto del -- Siglo para que estos problemas sean resueltos.

Considero que para solucionar parcialmente el problema del transporte colectivo en nuestra Ciudad, una verdadera opción sería la creación de sociedades cooperativas de transporte colectivo, que buscarían dar un mejor servicio.

Mencionaré brevemente los antecedentes históricos del transporte de pasajeros en la Ciudad de México, que como actividad humana nos dará la pauta de su verdadera importancia en la vida de sus habitantes.

En el México prehispánico, todo lo que no se transportaba por agua, en canoas, se llevaba a cuestas. A los cargadores se les llamaba tlamana o tlamene (temene). La carga -- era solamente de dos arrobas y la jornada de 5 leguas, pero llegaban a viajar de 80 a 100 leguas a menudo por montes y - quebradas.

Transportaban el algodón, el maíz y otros objetos en - un potlacalli, sujeta a la frente por medio de mecapalli o correa. Unas canoas eran piraguas ahuecadas a fuego y otras -

bateas de fondo plano construidas con tablonés. (2)

Los conquistadores introdujeron los animales de tiro y carga, los palenquines y literas arrastradas por mulas y caballos, y posteriormente las carretas. En la mayoría de los caminos el transporte de mercancías solo podía ser realizado con recuas de mulas.

Hacia fines del Siglo XVIII, el comercio entre México y Veracruz movilizaba 70 mil bestias y el de México-Acapulco, 75 mil.

En 1784 se concedió permiso para establecer dos líneas de carretas, una de México a Veracruz y otra de México a Guadalajara.

En el Siglo XIX el principal medio de transporte para pasajeros era el carruaje, cuyo género se dividía en diligencias, literas, calesas, volantas, carretillas y convoyes. El viaje en diligencia de Veracruz a México se hacía en tres días y medio recorriendo 577 kilómetros a razón de 15-km/hora; otras rutas México-Tepic, y los tramos cortos a Cuernavaca, Cuautla y Pachuca.

En 1895 se introdujo un coche eléctrico francés y hacia 1898 otro con motor de gasolina, marca Delaunay Balluille, construido a mano o en las fábricas de Curvier, Tolón, Francia. (3)

En el año de 1916 gran cantidad de campesinos empezaron a emigrar al Distrito Federal, hasta sumar una población de 250,00 habitantes.

(2) Tamayo-Zurita, Enciclopedia de México, Tomo 12, México 1977, Pág. 706

(3) Idem. Pág. 707

Este hecho hizo crisis en los deficientes servicios públicos de esa época cuando el transporte de pasajeros estaba otorgado en concesiones a compañías extranjeras.

En aquel tiempo el Distrito Federal prácticamente era solo el llamado primer cuadro, área más residencial que comercial. Los servicios de tranvías eléctricos eran insuficientes, se suscitó una huelga por inconformidad de los trabajadores que motivó la operación de los primeros autobuses carrocería de madera.

A partir de las colaboraciones de los concesionarios al gobierno en las campañas políticas, la fuerza del sector de camioneros ha ido en aumento.

Además la importancia estratégica del transporte ligado a la economía de cualquier lugar, como vértebra fundamental para el traslado de hombres y bienes, determinan su real valor.

Volviendo un poco a la historia del transporte, primero se trató de suplir con autobuses a los servicios concesionados que estaban en huelga. Se adquirieron coches usados europeos: Chelmers, Protos, Mercedes y otros a los que se les desmontaban las carrocerías y se les instalaban armazones de madera y lámina. (4)

La Ford Motors, construyó en 1918 el automóvil modelo T de 4 cilindros, de tres pedales y sin palanca de velocidades. Se hacían adaptaciones y se le colocaban diez asientos.

Como el propietario-chofer no podía trabajar tres turnos, buscó un socio y le daba un porcentaje entre 20 y 25 por ciento, según el rendimiento de las rutas.

Allá por el año de 1921, el Ayuntamiento y autoridades de la Ciudad expedieron los primeros permisos de ruta y licencias para circular. La mala organización imperante propició la expedición de numerosos permisos de rutas y licencias para choferes que hizo incosteable lo que en un principio parecía un gran negocio. La falta de leyes y reglamentos, los llevaron al fracaso.

(4) Departamento del Distrito Federal, Plan Rector y transporte urbano. ISTME, COVITUR, México, D.F. 1980

Según la historia relatada por los transportistas, - en aquella época, el importe del pasaje era de 10 centavos oro y en algunos casos del centro a la villa de Guadalupe, Tacubaya y otras, se cobraba hasta 20 centavos oro.

Prestado el servicio de autobuses por la llamada Alianza de Camioneros en los últimos cuarenta años, llegando a cubrir más de 560 rutas y a los que por muchas razones se les retiraron las concesiones como adelante las veremos

a) CLASES DE TRANSPORTES

Dentro del transporte en la Ciudad de México, encontramos varias diferencias entre quienes y como prestan el servicio público del transporte de pasajeros. El transporte de pasajeros, esta dividido entre el transporte público urbano el cual es prestado directamente por el Departamento del Distrito Federal o concesionado a particulares, contando para ello, con los antiguos tranvías y trolebuses muy recomendables por que no contaminan, hasta los nuevos autobuses y el sofisticado altamente tecnificado sistema de transporte colectivo (metro), también se cuenta con taxis de itinerario fijo, de sitio y colectivos, y taxis sin itinerario fijo (libres).

El transporte privado, usa autobuses, automóviles, motocicletas, bicicletas, otros (transporte de carga), camionetas, camiones, etc.

También hay ingerencia del servicio suburbano y foráneo de carga y pasajeros.

b) CAPITAL INVERTIDO.

De informes pedidos a varias fuentes, no encontramos con respuestas como esta "son datos confidenciales, búsquelo por otro lado", no obstante logramos obtener los siguientes datos: En el sistema del transporte colectivo (metro), da un costo de \$260,000 millones de pesos, a precios de --- 1980, de los cuales solo 7,500 millones serán empleados para la adquisición de los vagones, dado que el resto será utilizado en la construcción del sistema, que el año 2000 ten-

drá 378 kilómetros de longitud. (5)

De los autobuses encontramos que de Noviembre de --- 1976, y mayo de 1980, pasó de \$285,000 a 960,000 pesos el costo de los mismos.

c) TIPO DE UNIDADES.

De los varios tipos de unidades con que se cuenta para prestar el servicio público de transporte de pasajeros, tenemos el sistema de transporte colectivo (metro), que utilizan vagones de importación (franceses) y nacionales, hechos por la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

Los autobuses se clasifican en metrobuses, delfines y ballenas, de fabricación nacional, cuyas marcas son Somex y Dina.

De los transportes colectivos movidos por energía eléctrica, tenemos a los trolebuses de fabricación nacional y de importación (somex, Mitsubish y los tranvías).

"Asimismo, deberá haber una adecuada coordinación de autoridades con los fabricantes para que la pronta entrega de 1800 autobuses y 500 trolebuses antes que termine 1982, sea efectiva. (6)

A los taxistas que usan automotores americanas, europeos, etc. de fabricación nacional, deben ser de modelo reciente.

Considero necesario mencionar la clasificación que hace el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (7) en su Artículo 5 de los vehículos a los que enumera por su peso, tipo y por el servicio que prestan, así tenemos:

-
- (5) Departamento del Distrito Federal. Plan maestro del Metro 1981.
 - (6) Departamento del Distrito Federal. Plan de desarrollo urbano. México, D. F. 1980
 - (7) Publicado en el Diario Oficial el 28 de Julio de 1976

I Por su peso en:

- 1.- Ligeros: bicicletas, triciclos, autos y camionetas.
- 2.- Pesados: autobuses, camiones, tranvías, trolebuses, etc.

II Por su tipo en:

- 1.- Bicimotos hasta de 50 cm³, motocicletas, automóviles guayfn chasta 9 plazas, camionetas de caja abierta y cerrada.
- 2.- Vehículos de transporte colectivo, minibuses autobuses, trolebuses y tranvías.
- 3.- Camiones unitarios: de caja, plataforma, refrigerador.
- 4.- Remolques y semirremolques, de caja, de cama baja habitación, jaula, etc.
- 5.- Diversos: ambulancias, carrozas, grúas.

III Por el servicio que prestan:

- 1.- Particulares: aquellos de pasajeros o de carga, que están destinados al servicio privado de sus propietarios.
- 2.- Públicos: aquellos de pasajeros o de carga, que pertenecen al Departamento del Distrito Federal y otras dependencias gubernamentales y que están destinados a la prestación de un servicio público y sujetos al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

d) FORMA DE PRESTACION DEL SERVICIO.

El cual se presta por medio del sistema de transporte colectivo (metro), autobuses, trolebuses, tranvías y taxis con itinerarios fijos y son las autoridades del Departamento del Distrito Federal, las que determinan dichos horarios, que van desde las cinco de la mañana en unos y en --- otros las 24 horas.

El metro inicia labores a las 6.00 hs. y termina a -

las 24 hrs.

Los trolebuses y tranvías, controlados por el Departamento del Distrito Federal que inicia su servicio a las 5.00 A.M. hasta las 2.00 A.M. de otro día.

Los autobuses tienen horarios que van desde las 5.00 A.M. a las 11.00 P.M. con excepción de dos rutas que alargan su servicio una o dos horas más.

Dichos horarios no son debidamente respetados y menos aún, la continuidad entre las salidas de autobuses, trolebuses y tranvías, provocando largas colas entre los usuarios, que con desesperación ven pasar el tiempo, pues en ocasiones tardan en pasar más de una hora y en otras vienen varios unidades seguidas. Situaciones que debe ser corregida por quienes prestan el servicio y por las autoridades de tránsito.

Consideré necesario mencionar los siguientes datos - cifras y números en que está el confuso problema del transporte,

2) ESTADISTICAS.

1.- Se debe tomar en cuenta el dato estadístico acerca de la población a lo que se le tiene que dar servicio en la Ciudad de México y zonas conurbanas que se calcula en 14 millones de habitantes, que representan aproximadamente el 20 por ciento de la población del País. (8)

El Valle del Anáhuac, se calcula que para el año --- 2000, tendrá entre 23 y 40 millones de habitantes.

2.- En 1925 apenas se llegó a 21,209 vehículos de motor registrados en la Ciudad de México. Se llegó a los --- 100,000 vehículos en 1951, a los 500,000 en 1969 y al primer millón de vehículos en 1974 (9) a 1980 se estima que están registradas en el D. F. un poco más de 1'700.000 automóviles de motor. Esta cifra se ve aumentada con cerca de 300,000 - vehículos adicionales de los municipios del estado de México

(B) Idem.

Datos de la Dirección General, S.P.P., antes SIC

3.- El centro de la Ciudad es el principal polo de atracción, pues en 1978 recibió 473,520 viajes-persona/día, con propósito de trabajo; 103,610 v,p/d. con propósitos de compra y 26,340 vp/d. con motivo de educación. (10) Esto da un total de 603,470 vp/d. que ocurren diariamente al centro, el cual continúa siendo la zona de mayor movimiento de la Ciudad.

4.- La demanda que existe en el transporte urbano, es del orden de 18.4 millones de viajes-persona, que se satisface en un 79% con transportes públicos y en un 21% con transportes particulares que en 1980 los automóviles eran 1,730,723, los autobuses urbanos en 1979, llegaron a 7,800 y los carros del metro eran 882.

Otros transportes de carga, autobuses particulares, vehículos oficiales, remolques, motocicletas y bicicletas suman 212,587 en 1980.

5.- La velocidad promedio del área urbana es menor a 20 km/h y en las horas de máxima demanda, en las zonas más congestionadas es hasta de 4 km/h, la cual ocasiona la pérdida de 3'146,000 horas hombre día, la desarticulación de las líneas de transporte público, el gasto excesivo de combustibles, contaminación ambiental y sobrecapacidad en horas de máxima demanda, de autobuses y metro. (11)

6.- Según una estadística del Servicio Médico Forense del Departamento del Distrito Federal, cada año mueren un poco más de 2,500 personas por accidentes de tránsito en la Ciudad, con saldos promedios de 212 muertos mensuales y 7 muertos diarios.

Los resultados de la estadística citada indican que casi tres cuartas partes de las víctimas eran peatones y que la cuarta parte de los decesos corresponden a niños y jóvenes hasta de 19 años de edad. También se debe destacar que-

(11) Depto. del D. F. Plan rector de vialidad y transporte urbano ISTME COVITUR, México, 1980.

los automóviles, aunque constituyan el 86% del total de vehículos causaron el 24.2% de los muertos. En cambio, los autobuses solamente representan el 1% de los vehículos, pero causaron el 13.2% de los muertos.

7.- Un estudio de usuarios de estacionamiento realizado en el Distrito Federal, indicó los motivos de viajes de los usuarios de estacionamiento como sigue: trabajo 49.9% -- educación 24.7% y compras 18.4%, etc. Esto comprueba que resultan afectados los que trabajan, los que estudian, los que compran y los que venden. (12)

8.- Además, las enormes erogaciones realizadas por el Departamento del Distrito Federal en obras públicas, solo podrán ser aprovechadas plenamente cuando el ciudadano sea capaz de haber de ellas un uso racional, por lo que se debe -- buscar hacer uso óptimo de los servicios puestos a su disposición en su propio y exclusivo beneficio.

Y las estadísticas son claras en este sentido, cotidianamente, 12 Kilómetros cuadrados de pavimento es dañado -- intencionalmente o a resultas de accidentes provocados por -- la inconciencia; 4,000 pequeños árboles, generalmente de zonas reforestadas, son blancos de agresiones directas, y de -- ellos unos 3,000 mueren al cabo de pocos días y tienen que -- ser remplazados.

Cuatrocientas cabinas telefónicas tienen que ser reparadas todos los días pues son dañadas por vándalos; los jardines públicos y bosques que circundan la capital son constantemente agredidos por centenares de personas que no ubican la magnitud del daño que causan a la colectividad.

(12) IDEM.

Los ejemplos de falta de solidaridad pueden contarse por cientos, dicen los técnicos y recomendaron a las autoridades del Departamento del Distrito Federal, advertir claramente a los ciudadanos que la preservación de la calidad de la vida urbana que interesa que interesa diariamente al habitante de la Ciudad es responsabilidad de ellos mismos.

3.- EL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SU CONCESIÓN.

- a) Instituciones
- b) Requisitos
- c) Concesionarios

3.- El servicio público del transporte colectivo y su concesión.

El servicio público del transporte está regulado en el Distrito Federal por el Reglamento para el Servicio público de Transporte de pasajeros en el D.F., publicado en el -- Diario Oficial el 14 de Abril de 1942

El transporte local de pasajeros en la Ciudad de México, es un servicio público, cuya prestación determina su reglamento es facultad del Departamento de dicha entidad. En el ejercicio de esta facultad, corresponde al citado departamento decidir si en vista de las necesidades del público, la -- prestación de dicho servicio debe hacerse por el propio Departamento, o si esa prestación debe encomendarse a empresas -- privadas.

a) Instituciones

Debemos señalar que en el caso de que las autoridades del Departamento del Distrito Federal, estimen conveniente -- conceder la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros a empresas o particulares; la autorización -- que otorgará el Departamento del D. F. para la explotación -- del servicio local de transporte de pasajeros podrá consistir en:

a) Concesiones

b) Permisos

Dichas concesiones o permisos estarán supeditadas a las necesidades de planeación del tránsito y de los transportes en el D. F.

Será necesario según el Art.50 del reglamento el otorgamiento de contratos-concesiones en los siguientes casos:

- 1.- En el caso de establecimiento de nuevos sistemas de transporte en el D.F.
- 2.- En el caso del establecimiento de nuevas líneas-- de algunos de los sistemas actualmente existentes.
- 3.- Para poder continuar explotando los sistemas y líneas de transporte actualmente en servicio.

B).Requisitos

Requerirán quienes presten el servicio local de transporte de pasajeros, de los siguientes detalles establecidos por el reglamento de la materia y son:

- 1.- Prestar el servicio de manera uniforme y continua.
- 2.- Prestar el servicio a todo aquel que lo solicite, salvo que se encuentre en estado de ebriedad o de desaseo notorio o ejecute a bordo de los vehículos actos contrarios a la moral y a las buenas costumbres; pretender que la prestación del servicio en los casos que no haya tarifa autorizada o cuando expresamente el reglamento establezca que dicha prestación quedará sujeta a cuotas convencionales.
- 3.- Declarar expresamente que se somete a las disposiciones de este reglamento, a las estipulaciones que se establezcan en los contratos a las condiciones que se señalan en los permisos.
- 4.- Ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios, horarios, tarifas especificaciones sobre equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia, que a juicio de la autoridad exija la prestación del servicio al público.

5.- Otorgar las garantías previstas en el presente -- reglamento

6.- Acatar las disposiciones que las autoridades del Departamento del Distrito Federal dicten de acuerdo con las prevenciones de este reglamento, tendiéndose a subsanar las deficiencias en el servicio.

7.- Aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio, en casos de cancelación de contrato, revocación de permisos, y en todos aquellos en que exista amenaza de suspensión del propio servicio.

8.- Conservar las instalaciones y el equipo en condiciones de dar un servicio eficiente de conformidad con las disposiciones del presente reglamento.

9.- Contar con personal idóneo que tenga la educación correcta y prestación que exige el público del servicio.

Los concesionarios.

Aplica este reglamento a todos los concesionarios, -- pues tratándose de personas morales que soliciten prestar el servicio local de transporte de pasajeros que tengan o lleguen a tener socios extranjeros, éstos deberán hacer la manifestación formal de que se consideran como nacionales respecto de las concesiones o permisos que soliciten, y de que se obligan a no invocar la protección de sus gobiernos, en lo que se refiere a las condiciones relativas al otorgamiento y aprovechamiento de dichas concesiones o permisos, bajo la pena de perder en beneficio del Departamento, las inversiones que hubieren hecho o lleguen a hacer y los derechos que se deriven de los mismos.

Los concesionarios o permisionarios requerirán ----- para serlo:

- 1.- Si se trata de personas físicas
- 2.- Ser mexicanos por nacimiento
- 3.- Mayor de edad
- 4.- Estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse;

5.- Comprobar que posee la capacidad económica suficiente para satisfacer las exigencias derivadas del servicio de cuya prestación se trate.

Si se trata de personas morales:

a) Comprobar que estén organizadas conforme a las leyes del País; para la cual deberán acompañar a su petición las escrituras, estatutos y bases constitutivas que justifiquen su existencia;

b) Comprobar su capacidad económica para satisfacer las exigencias derivadas del servicio que se pretende establecer;

c) No ser de aquellas en las que el capital se represente por acciones o certificados impersonales.

De verdadera importancia es la cláusula que el Departamento del Distrito Federal hará constar en las concesiones que otorgue para la explotación del servicio público de transporte, que se reserva el derecho de rescindir administrativamente el contrato celebrado para la prestación del servicio, cuando el concesionario incurra en cualquiera de las causas de cancelación que el propio contrato deberá señalarse. artículo 26. del Reglamento.

Tendrá también el Departamento del Distrito Federal, un derecho preferente para adquirir las propiedades de los concesionarios en todos los casos que estos pretendan enajenarlos, deduciéndose del precio que se hubiera fijado para la venta, la parte que corresponda a la inversión proporcional de los mismos bienes, de acuerdo con el tiempo que hubiera estado vigente la concesión.

Tendrán los concesionarios o permisionarios las obligaciones que a continuación enumera el Art. 78 del Reglamento que nos ocupa:

1.- Los concesionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros estarán obligados a contribuir a la prestación del servicio en zonas incosteables con el número de vehículos que al efecto señalen las autoridades del Departamento, y cuyo número será de uno como máximo y de 1 -- por ciento del número de vehículos autorizados en cada con-

cesión.

2.- Los concesionarios de servicio públicos de transporte de pasajeros, están obligados a cumplir con todos los requisitos que sobre inspección de vehículos señala la Dirección General de Policía y Tránsito.

CAUSAS DE RECISION DE LAS CONCESIONES

a) No establecer el servicio dentro del plazo señalado para tal efecto, por la concesión, salvo el caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables ajenos a la voluntad del concesionario.

b) La interrupción del servicio público prestado, todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

c) Enajenar la concesión, alguno de los derechos en ella contenidos a los bienes afectados al servicio de que se trata, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

d) Cambiar el beneficiario de la concesión, su nacionalidad mexicana, cuando se trata de una persona física; o dejar de estar debidamente organizada conforme a las leyes del País, cuando se trata de una persona moral y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente la renuncia de sus derechos de extranjería a que se refiere el inciso 5 del Art. 17 del reglamento.

e) Modificar o alterar substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas fijadas, y apartarse de los itinerarios señalados, sin la previa autorización del D.D.F.

f) Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, debe ser satisfactoria.

g) No acatar las órdenes del D.D.F. relativas a reparación o reposición del equipo cuando éste deja de satisfacer las condiciones de eficiencia, higiene, seguridad y comodidad inherentes a la prestación del servicio público de que se trate.

h) No acatar las disposiciones del D.D.F. relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en que deba prestarse el servicio público del transporte a que se refiere la concesión respectiva.

i) Si los vehículos o el personal destinados al servicio, no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.

j) Las demás causas que expresamente se señalen en el contrato respectivo Art. 50. del Reglamento.

4.- LA NECESIDAD DE INTERVENCIÓN DEL ESTADO PARA LOGRAR UN MEJOR SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

a) Medios

b) Forma jurídica

Una de las manifestaciones en que el Estado tiene que dedicar gran parte de sus recursos humanos y económicos, es en la prestación de servicios para los habitantes del Distrito Federal; y de éstos el transporte de pasajeros es mi principal preocupación.

Al elaborar este trabajo he encontrado que en la Ciudad de México, sus autoridades han tratado por varios medios de encontrar una solución total al problema del transporte colectivo.

Desde principios del presente Siglo, el Gobierno del Distrito Federal, concesionó casi todo el transporte de pasajeros, siguió prestando el servicio con los tranvías y trolebuses que se mueven con energía eléctrica y son anticontaminantes, y buscando las autoridades un transporte rápido, silencioso y que no contaminara, en el año de 1969, se inició la construcción del sistema de transporte colectivo (metro)-sistema que en poco tiempo demostró su gran utilidad, al grado de que en la actualidad, se ha echo necesario hacerlo llegar a todos los rumbos de la Ciudad, contándose con el plan maestro del metro, en el cual se pretende lograr para el año 2000, más de 360 km. en su alcance.

Ahora bien, el servicio de transporte, prestado por concesionarios y permisionarios, por medio de autobuses durante más de 60 años, formando parte de la llamada Alianza de Camioneros, y teniendo pésimos antecedentes como prestadores del servicio de transporte de pasajeros en autobuses, aunado a las constantes peticiones de aumento de tarifas.

Se les requirió por parte de las autoridades capitalinas, que cumplieran con la ciudadanía y prestaran un servicio cómodo y rápido y con choferes más educados, ante las constantes quejas de los usuarios.

a) Medios

En octubre de 1980, en la H. Cámara de Diputados se discutieron las iniciativas del Partido Popular Socialista y del Partido Comunista Mexicano: sobre la nacionalización del transporte de pasajeros y al no aprobarse se emitió un dictamen en el que se recomendaba al Departamento del D.F. lo siguiente:

a) Reestructurar los recorridos de los autobuses urbanos, haciéndolos rectos y expeditos.

b) Continuar como se hizo con los ejes viales, con el sistema de carriles exclusivos de circulación, si fuera necesario a contraflujo, para que por las calles, avenidas y calzadas, el transporte colectivo tenga preferencia sobre el particular.

c) Hacer del metro el servicio estructural, básico, primario fundamental en la transportación urbana.

d) Que se incorporen los aditamentos adecuados para abatir humo y ruido en los autobuses que actualmente operan y desde luego, para los que posteriormente entren en servicio.

e) Consecuentemente con las medidas propuestas para la circulación de los vehículos de servicio público se incrementa el número de éstos, mejorando su calidad.

Esto redundará, dicen los diputados en la prestación de un servicio más eficaz para evitar que los particulares usen sus autos para transportarse.

f) La formulación de programas para reponer el equipo automotor al término de su vida útil, de tal suerte que los usuarios cuenten con un equipo siempre en buenas condiciones.

g) La construcción de instalaciones idóneas para guardar y reparar los autobuses, a fin de que no compliquen la ya de por sí difícil circulación en las calles capitalinas

h) Establecer convenios con las autoridades de las zonas conurbanas, a fin de coordinar el transporte en el área Metropolitana, de manera que las medidas que se adopten sean globales. (13)

Los Diputados no recomiendan al Departamento del Distrito Federal, sino que lo requieren para que elabore un plan integral, completo, que resuelva el problema a largo tiempo y con base en él se organice y reorganicen los sistemas de líneas de transporte para que sean, más eficientes, más expeditos a la altura de las necesidades nuestra Ciudad.

Por lo que en nuestro régimen de derecho, el Estado se encuentra facultado para autorizar a los particulares a subrogarse en la prestación de un servicio público. Ello no quiere decir que dicho servicio pierda su naturaleza de interés público; de ahí que las leyes y reglamentos aseguren un mínimo de condiciones para que los usuarios reciban los beneficios del servicio.

Ahora bien si el Departamento del D. F., tiene las atribuciones y en cualquier momento pueden substituir al concesionario en la prestación del servicio público. Respetándose los derechos adquiridos y cumpliéndose las disposiciones legales que haya al respecto.

Así el Departamento del D.F., implantó diversas medidas para lograr una solución al transporte de pasajeros en la Ciudad de México, como lo es el poner en operación un nuevo servicio de autobuses en la Avenida Reforma entre el auditorio Nacional y la Villa de Guadalupe, también los peribuses que van

(13) De Aquino, Mario. "Pronta Reorganización, Pleno del Transporte" Excelstor., México, D.F., 16 de octubre de 1980, pág. 2

desde Xochimilco hasta el Toreo de Cuatro Caminos por el -- Periférico.

Las autoridades del Distrito Federal, exigieron a los concesionarios, una prestación adecuada del servicio de --- transporte de pasajeros, que se lograra un servicio rápido, eficaz y cómodo, buscando conseguir esto. Disminuir el número de rutas existentes, que se encapsularan los motores de los autobuses para evitar la contaminación ambiental y que los nuevos tuviesen aditamentos para evitarlo, que se incrementara también el número de autobuses, la construcción de terminales, talleres adecuados.

El no cumplimiento de estas medidas provocó más tarde la estatización, término que según varios autores está mal- empleado, pues se trata de una municipalización; del transporte capitalino como adelante se verá.

Una de las medidas más importantes que tomó el Gobierno Capitalino para solucionar el problema del transporte lo es el plan maestro del metro, servicio que para el año 2000 tendrá 21 líneas, incluyendo tres en el Estado de México, - con una extensión total de 378 km. y a un costo total a precios de 1980 de 200,000 millones de pesos. Actualmente solo están en servicio las líneas 1,2,3, y 4. Y se construyen la 5 y la 6. Para fines de 1982, se calculó que el metro tendría un extensión de 110 km., más del doble que en 1976.

Como premisa de una posible solución para el transporte de pasajeros debe tomarse en cuenta que se debe mover mayor número de personas con el menor número de vehículos. -- Sin embargo esto no acontece; contrariamente y por efecto - del desarrollo de la industria automotriz, el medio individual de transporte que es el automóvil, merced a sus innegables ventajas de autonomía, flexibilidad y confort, aumenta constantemente invadiendo y saturando las áreas urbanas, por lo que es muy difícil lograr una solución total del -- problema del transporte.

La Ciudad de México no ha escapado al anterior fenómeno que alcanza ya una magnitud alarmante como lo hemos dicho con anterioridad.

Ahora bien las autoridades capitalinas buscando una solución global al problema del transporte, han tenido que estatizarlo, no renovando las concesiones y permisos e indemnizando a los concesionarios con las bases legales que a continuación daré.

B) FORMA JURIDICA

El Departamento del Distrito Federal en cumplimiento de sus atribuciones contenidas en su Ley Orgánica y reglamentos, se ha responsabilizado concurrentemente de una área importante en el transporte urbano y en cualquier momento puede substituir al concesionario en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y así conforme a sus facultades discrecionales, la autoridad podrá determinar la organización y forma en la prestación del servicio público de transporte urbano.

Debo mencionar con agrado que al fin las autoridades del Distrito Federal, acordaron con fecha 25 de Septiembre de 1981; revocar las concesiones que detentaba la Alianza de Camioneros, basándose dicho acuerdo en el Artículo 22 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, la prestación de los servicios corresponde al propio Departamento, sin perjuicio de encomendarla mediante concesión limitada y temporal.

Ahora bien el Artículo 27, Frac. IX de la Ley Orgánica, faculta al Departamento del D. F. para que en los casos que juzgue conveniente, aún sin existir motivo de caducidad revoque unilateral y anticipadamente las concesiones.

Con los antecedentes mencionados y con fundamento en los Artículos 10. 3o. 10, 22, 23, 24, 25, 27 y demás relativos de la ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, "el titular de esta dependencia juzgó conveniente para el interés público revocar unilateral y anticipadamente las concesiones otorgadas y asumir en forma directa la prestación del servicio público". Con esto, además los autobuses, pasaron a ser propiedad del Departamento del D.F., los bienes muebles o inmuebles afectos a la prestación del servicio en cuestión.

Señalaron las autoridades que la decisión se adoptó por-que según los puntos de vista reiterados por los permisionarios, les resultaba imposible, por incosteabilidad económica, satisfacer las disposiciones del Gobierno, tendientes a prestar un servicio eficiente, suficiente, silencioso y limpio. Esto implicaba entre otras cosas, la adquisición de unidades nuevas y de equipo no contaminante.

Así el Departamento del D. F., tomó esta determinación pues es función del gobierno que se brinde un servicio digno al público capitalino, aunque no se obtengan utilidades, lo que no ocurre con los concesionarios, quienes aspiran a una operación rentable. (14)

En los términos de la Fracción IX del Artículo 27 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal se indemnizarán a los permisionarios. Lo fijará una comisión liquidadora ya integrada que determinará el pago de casi ----- 6,000 autobuses que serán operados por la Ruta 100.

Además se adquirirán cinco mil autobuses en los próximos doce meses, se ampliarán la red del metro y se obtendrán también más trolebuses, y con todo esto se llegará a una capacidad de transportación de 18 millones de pasajeros, lo que significará la cobertura del ciento por ciento de la demanda, se construirán 100 talleres mecánicos.

Las autoridades capitalinas deberán aplicar el plan único de movilización de la Ciudad, todos los servicios serán coordinados y el usuario obtendrá beneficios económicos y de ahorro de tiempo, se pretenderá que con este plan, se reduzca el enorme número de horas perdidas en la transportación diaria. Autobuses, trolebuses y metro serán integrados. (15)

Ahora bien, la estatificación del transporte provocó que los trabajadores quedaran en una situación difícil, la cual se resolvió con el acuerdo del 19 de Febrero de 1982, que incorpora a 13,000 choferes de la Ruta 100 al apartado-----

(14) Aurelio Ramos M. "Indemnización a Permisionarios"; Hank

ofrece transporte decoroso en un año.

Excelsior. México, D.F. 26 de septiembre de 1981 pags. 1,23,

31

(15) Idem.

3 del Artículo 123 constitucional, lo que traerá como consecuencia la burocratización del transporte, y considero que al revocar el Departamento del D.F. las concesiones a la -- Alianza de Camioneros, se deberá constituir cooperativas -- del transporte con las ventajas que más adelante mencionaré a fin de resolver el problema del transporte que hasta la -- fecha no se ha resuelto.

5.- EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

La Ciudad de México y su zona conurbana se encuentran al borde del colapso por el desordenado crecimiento demográfico y habitacional, factores que son determinantes y que hacen muy difícil la educación de los habitantes de nuestra gran Ciudad.

Ahora bien es indiscutible que al renglón de la educación en nuestro País se le dedica la mayor parte del presupuesto federal así como también gran número de recursos humanos, estos esfuerzos se ven minimizados por la explosión demográfica y la gran afluencia de personas del ----- -- ----interior del País a la Capital, provocan que los servicios sean insuficientes, convirtiéndose en un verdadero problema el transportar a sus centros de trabajo y a sus hogares, a tantas personas.

Para lograr que los que transitamos en las calles de la Ciudad de México, lo hagamos con seguridad, es necesario que seamos prudentes ante las dificultades que a diario se presentan.

Es necesario señalar que el usuario ya sea como peatón o como conductor, es tanto víctima como causante del -- problema de tránsito en la Ciudad de México. De acuerdo con el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (16) en su -- Artículo 156, los peatones que circulan por la vía pública no deberfan "transitar a lo largo de la superficie de rodamiento", cruzar por lugares que no sean esquinas o zonas marcadas para tal efecto, invadir intespectivamente la superficie de rodamiento, cruzar frente a vehiculos de transporte público de pasajeros detenidos momentáneamente.

(16) Reglamento de Tránsito del D.F., publicado en el Diario Oficial el 28 de Julio de 1976.

Debo aclarar que se debe entender por vía pública en el D.F. a las avenidas, arterias, calzadas, calles, callejones, plazas, paseos, andadores, pasadizos, rotondas, pasos a desnivel, viaductos y cualquier otro espacio destinado al tránsito de peatones o vehículos, con excepción de las zonas pertenecientes al dominio del Departamento del Distrito Federal, de la Federación o de propiedad privada.

Por ser de interés público se ha constituido un imperativo para la comunidad, la ordenada circulación de peatones y de vehículos, y se logrará esto al establecer en cada una de las Delegaciones del D.D.F., oficinas destinadas a impartir educación vial a peatones y conductores de vehículos, en colaboración con la Secretaría de Educación Pública en la impartición de esa enseñanza y se utilizarán para el mismo fin los medios de comunicación masiva.

Los usuarios de la vía pública deberán abstenerse de todo acto que pueda constituir un obstáculo para la circulación de peatones y vehículos, poner en peligro a las personas o causar daños a propiedades públicas o privadas.

Para conseguir que los peatones, caminen con un nivel de seguridad que evite que sufran accidentes en su diario transitar y considero que debemos hacer caso a las prevenciones que establece en su artículo 156 el Reglamento de tránsito del D.F. y son las siguientes:

No podrán transitar a lo largo de la superficie de rodamiento, ni desplazarse por ésta; en las avenidas y calles de alta densidad de tránsito queda prohibido el cruce de peatones por lugares que no sean esquinas o zonas marcadas para tal efecto; en áreas suburbanas o rurales podrán cruzar una vía pública por cualquier punto, pero deberán ceder el paso a los vehículos que se aproximen, en intersección no controladas por semáforos o agentes de policía, los peatones deberán cruzar únicamente después de haberse cerciorado que pueden hacerlo con toda seguridad; al circular por un paso de peatones deberán tomar siempre la mitad derecha del mismo; no deberán invadir intersección

mente la superficie de rodamiento y los peatones que pretenden cruzar una intersección o abordar un vehículo no deberán invadir el arroyo en tanto no aparezca la señal que permita atravesar la vía o llegue el vehículo.

Uno de los reglamentos legales más violados en la Ciudad de México es el Reglamento de Tránsito, lo que trae como consecuencia un verdadero caos, donde los conductores de vehículos hacen lo que les da la gana, y de observaciones efectuadas en la vía pública, (17) se encontraron las repetidas infracciones al citado reglamento y enumero a continuación los casos más importantes:

Art. 26.- A muchos vehículos les falta alguna lámpara o están en mal estado. La placa no está iluminada. Carecen de reflejantes rojos en la parte posterior.

Art. 29.- Muchos vehículos carecen de luces rojas que deben encenderse al aplicar los frenos.

Art. 30.- Muchos no tienen las luces direccionales -- operantes o no las utilizan.

Art. 79 y Art. 182.- Continuamente los usuarios y aún las autoridades, dejan obstáculos en la vía pública, por causa de obras o reparaciones. En su mayoría carecen de señalamiento, o éste es deficiente.

Art. 90.- El circular con síntomas de intoxicación alcohólica o bajo la influencia de estupefacientes, lamentablemente es un caso muy frecuente entre los que circulan -- con vehículos automotores.

Es el Art. 132 en la práctica diaria de los conductores el estacionarse en lugares prohibidos.

Arts. 178, 180, y 203 no se cumplen por parte del Departamento del D.F., lo relativo a las señales de tránsito. Se les cambian proporciones, colores y significado, o se introducen otras fuera de las reglamentarias.

Considero necesario hacer un llamado a la ciudadanía para que se cumplan las disposiciones de tránsito a fin evitar accidentes, congestionamientos de vehículos y la difícil circulación en las calles y avenidas de nuestra ciudad.

(17) Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. Problemas de la Circulación vial de la Ciudad de México y su posible tratamiento. -- México 1980. Pág. 38

CAPITULO TERCERO

- 1.- Problemática en la Ciudad de México del transporte de pasajeros.
 - 2.- Las sociedades cooperativas de servicio público de pasajeros. Aspectos generales.
 - a) Concepto
 - b) Constitución
 - c) Funcionamiento
 - d) Legislación sobre cooperativas de transporte de pasajeros.
 - e) Financiamiento cooperativo
- Conclusiones
- Bibliografía

I.- PROBLEMÁTICA EN LA CIUDAD DE MEXICO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.

El transporte es a las ciudades el líquido vital que los anima y da vida como es la sangre al cuerpo humano.

En la Ciudad de México el transporte desde principios del Siglo XX ha sido prestado muy deficientemente desde los tranvías de tracción animal hasta la hora actual que tiene la Ciudad, el (metro), sistema colectivo de transporte, durante 60 años el servicio de transporte colectivo en autobuses, estuvo en manos de la llamada Alianza de Camioneros de México, que beneficiada en otros años por las autoridades capitalinas llegaron a constituirse en un verdadero monopolio que por diversos motivos se constituyó al paso de los años en una verdadera plaga, que siempre pedía autorización de alza de tarifas, pero nunca de mejoramiento del servicio ahora bien las autoridades les exigieron que prestaran dicho servicio en mejores condiciones, con y mejores unidades mayor eficacia y rapidez, instalación de anticontaminantes en los autobuses viejos, más terminales y talleres, los permisionarios ni lo intentaron por lo que el Gobierno capitalino revocó las concesiones y permisos, estatificando el servicio el 25 de septiembre de 1981, atrayendo a su esfera instalaciones, unidades y a los trabajadores.

Respecto a los trabajadores, se les incorporó al apartado B del Artículo 123 Constitucional y se les impidió la formación de un sindicato independiente y se les burocratizó, lo que traerá como consecuencia mayor irresponsabilidad de los choferes que antes rayaba en lo inaudito, por lo que recomiendo que el servicio público les sea concesionado a sociedades cooperativas, las cuales como no buscan el lucro, lograría al interés social. Y se evitaría el burocratismo con todas sus plagas que a la larga provocará un servicio mal prestado e ineficiente.

Una de las medidas tomadas por el Gobierno capitalino para lograr una circulación fluida y rápida, es la construcción de ejes viales por todos los rumbos de la Ciudad que -

permitirán a los conductores elegir la ruta a seguir y así se evitarán los frecuentes congestionamientos de vehículos.

La Ciudad de México, deberá contar con un efectivo transporte colectivo, que desanime el uso de transporte individual, contándose con el sistema de transporte colectivo (metro) que pronto tendrá más líneas en funcionamiento. También es necesario que el transporte de autobuses esté mejor organizado, con mayor número de unidades, con choferes calificados y un mejor servicio de trolebuses y tranvías.

Para resolver el caos vial en que está sumida la capital, el Departamento del Distrito Federal ha tomado medidas; como poner en operación la red ortogonal de transporte masivo de superficie, así las rutas de autobuses harán recorridos rectos de uno a otro extremo de la Ciudad.

Una vez resuelto el problema del tránsito de vehículos, es necesario impedir, la ya intolerable expansión de la Ciudad, para evitar el caos se requiere de planificar nuestra capital y resolver paulatinamente sus graves problemas que eviten que los conflictos adelanten cada vez más a las soluciones como por ahora acontece.

Ahora bien es necesario que se desarrolle en el habitante de la Ciudad de México, un amplio sentido de solidaridad que permita la coexistencia pacífica entre todos y así cooperen para solucionar los problemas de nuestra megalópolis.

La solución al problema del transporte en la Ciudad de México, será posible cuando obtengamos un óptimo servicio, si el Departamento del Distrito Federal, además de ampliar los medios con que ya contamos (Metro, trolebuses y tranvías), y se concesionara a sociedades cooperativas, el transporte que se presta en autobuses y taxis, se lograría un mejor servicio. Contando para este efecto con quienes habitan unidades como la U. Kennedy, El Rosario, Independencia y la Unidad Número VIII del INFONAVIT CTM, en Coyacán, etc., una vez constituidas estas sociedades permiti-

rán a estos núcleos contar con una mejor comunicación y elevarán su nivel de vida o como en Municipios cercanos al Distrito Federal como Ciudad Netzahualcoyotl. Enseguida mencionaré varios conceptos.

2.- Las Sociedades cooperativas de Servicio Público de Pasajeros. Aspectos Generales.

a) Conceptos.

Entre los tratadistas de Derecho Mercantil en México, hay quien define a la sociedad cooperativa con elementos esencialmente jurídicos como Rodríguez y Rodríguez que la conceptúa como una sociedad mercantil con denominación de capital variable dividido en participaciones iguales, cuya actividad social se presta exclusivamente en favor de sus socios que solo responden ilimitadamente por las operaciones sociales (1)

Es la Sociedad Cooperativa una analogía de elementos jurídicos y de elementos económicos por lo que Mantilla Molina la define como aquella que tiene por finalidad permitir a sus componentes obtener la máxima remuneración por su fuerza de trabajo, o el máximo de bienes o servicios que pagan a la propia cooperativa, y en el cual las utilidades se reparten en proporción a los servicios prestados a la sociedad o prestados por ella (2)

Al vertir conceptos en sentido amplio de las sociedades cooperativas como las anteriores, se entiende el valor que tienen dichas sociedades en el movimiento social, enseguida veré el concepto de Sociedad cooperativa de servicio público de transporte como aquella en que los trabajadores son propietarios en común de los autobuses y vehículos que transportan pasajeros o mercancías. (3)

(1) Rodríguez, Joaquín. Tratado de Sociedades Mercantiles, Tomo II. Editorial Porrúa, México 1971, Pág. 422.

(2) Mantilla Molina, Op Cit

(3) Rojas Coria op cit. pág. 27

Estimo que esta definición precisa lo que son este tipo de sociedades.

Así las cooperativas de transporte para poder operar, necesitan autorización federal, estatal o municipal. De este modo se puede decir que existen cooperativas urbanas y foráneas, que son las que recorren rutas entre varios estados, unas dedicadas al transporte de pasajeros y otras al de carga. Todavía no hace mucho tiempo existían en México --- cooperativas de transporte marítimo; en la actualidad funcionan aún algunas de estas cooperativas.

Las Sociedades cooperativas de transporte de pasajeros estarán reguladas por la Ley General de Sociedades Cooperativas y se entenderán como de intervención oficial.

Se requerirá para formar una cooperativa de servicio de transporte de pasajeros la obtención de los requisitos siguientes:

b) CONSTITUCION

Primero.- Se solicitará por triplicado a la Secretaría de Relaciones Exteriores el permiso correspondiente previamente a su constitución, el cual deberá insertarse en la escritura social.

Segundo.- Se requiere un mínimo de diez socios para constituir una cooperativa, redactarán el acta constitutiva por quintuplicado de la asamblea general, en la cual además de los generales de los fundadores y los nombres de las personas que hayan resultado electos para integrar consejos, se insertará también el texto de las bases constitutivas como veremos más adelante, y será firmada por todos los asistentes a esta asamblea. La autenticidad de las firmas será certificada por cualquier autoridad, notario público, corredor titulado o por un funcionario federal de jurisdicción en el domicilio de la sociedad.

Las bases constitutivas deberán contener las disposiciones siguientes:

a) Denominación y domicilio social.

Con características originales la denominación será -

distinta de cualquier otra cooperativa ya registrada y que tenga la misma actividad y el domicilio social de la sociedad y se refuta el lugar donde tenga mayor volumen de operaciones.

b) Objetivo de la sociedad; expresando concretamente cada una de las actividades que deberá desarrollar, así como las reglas a que deban sujetarse aquellas y su posible campo de operaciones.

c) Forma de constituir o incrementar el capital social; expresión del valor de los certificados de aportación forma de pago y devolución de su valor, así como la valuación de los bienes y derechos en caso de que se aporten estos.

d) Régimen de responsabilidad que adopte. Tendrán este tipo de sociedades que llevar las Siglas S.C.L. o S.C.S. según sea su responsabilidad, limitada o suplementada en su razón social junto con su registro oficial.

e) Requisitos para la admisión, exclusión y separación voluntaria de los socios; los socios deberán ser mexicanos y los extranjeros solamente adquiriran esta calidad cuando manifiesten su sumisión a las leyes del País en los términos de la legislación orgánica de la fracción I del Artículo 27 constitucional. (4)

f) Forma de constituir los fondos sociales, su monto su objeto y reglas para su aplicación.

Al constituirse al fondo de reserva y el fondo de previsión, serán irrepartibles. El fondo de reserva podrá ser limitado en las bases constitutivas, pero no será menor del 25% del capital social en las cooperativas de productores, y deberá reconstituirse cada vez que sea afectado; la afectación podrá hacerse al fin del ejercicio social para afrontar las pérdidas líquidas que hubiere.

El fondo de previsión social no podrá ser limitado y deberá constituirse con menos de 2 al millar sobre los ingresos brutos y debe destinarse, preferentemente a cubrir los riesgos y enfermedades profesionales de los socios y

trabajadores, ya sea mediante la contratación de seguros o en la forma apropiada al medio en que opere la sociedad y a obras de carácter social.

g) Secciones especiales que vayan a crearse y reglas para su funcionamiento.

h) Duración del ejercicio social, que no deberá ser mayor de un año.

i) Reglas para la disolución y liquidación de la sociedad.

j) Forma en que deberá caucionar su manejo al personal que tenga fondos y bienes a su cargo.

k) Las demás estipulaciones, disposiciones y reglas que se consideren necesarias para el buen funcionamiento de la sociedad, siempre que no se opongan a las disposiciones de esta Ley.

También la necesaria mención, en su caso, si se tratare de sociedades de intervención oficial, o de participación estatal.

TERCERO.- Envío de la documentación constitutiva a la Dirección General de Fomento Cooperativo de la Secretaría de Comercio o por conducto de la Delegación Federal de la citada Secretaría.

CUARTO.- De los libros Sociales y de Contabilidad.- Obtenida la autorización para el funcionamiento de la cooperativa, previo el registro correspondiente ante el Registro Cooperativa Nacional, se requerirá la autorización de los libros sociales y de contabilidad en los que se anotarán las actividades de la cooperativa por la Secretaría de Comercio.

Los libros Sociales son: De actas de asambleas generales, actas del consejo de administración, actas de las comisiones especiales, actas del consejo de vigilancia, libros de Registro de socios, Diario Mayor y Balance.

Los libros de Contabilidad, también serán autorizados por la Secretaría de Hacienda, la cual les indicará el sistema de Contabilidad, avisando del inicio de operacio--

nes a la Tesorería de la Federación.

FUNCIONAMIENTO.

Reunidos los requisitos establecidos en la Ley General de Sociedades Cooperativas y su reglamento, la cooperativa de transporte de pasajeros empezará a funcionar, para llevar a buen término la concesión o permiso del Departamento del Distrito Federal y prestar un mejor servicio de transporte masivo.

Tendrá la cooperativa de transporte que contar con local para encerrar sus unidades, que deberán estar en buen estado mecánico y que no contaminen, con talleres que serán atendidos por socios, así como los choferes que presten el servicio.

Ahora bien la cooperativa puede prestar el transporte secundario al organizar con este sistema a los taxistas, -- los cuales tendrán a su nombre los juegos de placas y por este medio se evitará a los flotilleros y a líderes explotadores de ese gremio.

En la administración de este tipo de cooperativas estarán los socios más capaces o gerentes no socios que reúnan cualidades de verdaderos ejecutivos que proyecten a la cooperativa a niveles muy altos.

Una vez cubiertas las principales necesidades de la sociedad, que puedan asegurar su viabilidad, se otorgarán a los socios la parte que les corresponde de los beneficios obtenidos por la cooperativa.

Las cooperativas de servicio público de pasajeros en zonas pobladas como la unidad habitacional "El Rosario", Azcapotzalco, la Unidad Kenney, etc., además de mejorar las condiciones económicas de quienes viven en ella, se lograría mediante estas sociedades el transporte necesario a diferentes rumbos de la Capital, cubriéndose la demanda de trabajadores y estudiantes, probando así la importancia de estas sociedades.

En Ciudad Netzahualcoyotl, encontramos uno de los municipios más cercanos al Distrito Federal que por su alta -

explosión demográfica, sus carencias son tremendas y ante una ineficaz prestación de servicios por las autoridades. En el renglón del transporte sus habitantes casi están incomunicados ante la mala prestación de este servicio público. Por lo que recomiendo la formación de cooperativas de transporte.

Siendo necesario señalar la legislación que ha normado a las cooperativas de transporte y como a continuación lo hago.

D) Las cooperativas de transporte iniciaron desde 1934, su mejor época debido más que nada al apoyo del entonces Presidente de México, Lázaro Cárdenas.

Como resultado de este apoyo se contó con una legislación fomentadora de cooperativas de autotransporte que debe ser entendida desde dos puntos de vista: La legislación federal, y el segundo: lo relativo al Distrito Federal en el que veremos, existen tres etapas: Una en que se protege a sociedades cooperativas simuladas, constituidas por los propietarios de camiones que llegan a constituir un monopolio poderoso, que da mal servicio al público y obstaculiza la organización de sus trabajadores y se resiste después a acatar la organización de sus trabajadores poniendo esta industria en sus manos mediante la constitución obligatoria de verdaderas cooperativas en la que hay una manifiesta oposición a que continúe el predominio de los propietarios; finalmente, la última en que ante la imposibilidad de poder conseguir lo anterior, lo que se coloca en el primer plano son los intereses del público, quedando ya el Departamento del Distrito Federal en su justo papel de defensor de los habitantes de la Ciudad de México y sin que se vuelva a pretender más el imponer determinada forma jurídica-económica para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Mencionaré a continuación la leyes y reglamentos que sobre el transporte de pasajeros han regido en la República Mexicana y en el Distrito Federal.

Como resultado del ambiente político-social, en el -- reglamento de tránsito para los caminos Nacionales y en los particulares de concesiones federal del 3 de Diciembre de 1932, el cual establece los permisos para explotar servicios públicos, los que se les otorgan a personas físicas y que las cooperativas o sociedades similares, deben constituirse por los permisionarios.

El 19 de Febrero de 1940, es publicada la Ley de Vías Generales de Comunicación a la cual nos referimos con anterioridad y que en resumen disponía que los permisos de ruta solo se podían otorgar a personas físicas o a sociedades -- cooperativas. Así mismo disponía que en el Distrito Federal se formarían tantas cooperativas de intervención oficial como fueran necesarias para los servicios de carga y pasaje -- del público usuario.

Podemos señalar que la ley que nos ocupa, al determinar en diversos aspectos como debía organizarse el servicio de autotransportes en el Distrito Federal invadía la esfera de competencia del Departamento del D.F., y como establece que quienes prestaban el servicio, debían constituirse en -- cooperativas, entraña una violación el Artículo 90. de nuestra Carta magna, que establece la libertad de asociación.

El 31 de Diciembre de 1947, se publicó un decreto, re formando el citado Capítulo Segundo, Título segundo, libro-Segundo, y disponiendo sólo en la parte final de la Fracción V del Artículo 152 que dice: "Para los efectos de esta fracción las cooperativas gozarán de la preferencia que les --- otorguen las leyes, reafirmada esta idea en el reglamento -- de dicho decreto, en su artículo 27, al principio: para los fines de este artículo las sociedades cooperativas gozarán de la preferencia que las otorguen las leyes.

Los ordenamientos legales que han regido al autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal y que mencionan a las cooperativas que prestan este servicio son los siguientes:

El reglamento para líneas de camiones del Distrito Fe

deral, expedición de permisos de ruta y establecimiento de nuevas líneas de 1929, el cual decía: toda empresa o particular tiene derecho para solicitar y obtener del Departamento del D.F. autorización para prestar el servicio de tráfico de camiones para pasajeros, y señalaba también que el otorgar nuevos permisos debía preferirse a las sociedades cooperativas. (5)

El 16 de Noviembre de 1939, se publicó un nuevo Reglamento para el servicio del autotransporte en el Distrito Federal, mediante el permiso del Departamento del D.F. y reuniendo los requisitos del mismo se autorizaría a una persona, mexicana y trabajadora y se le expediría el permiso correspondiente, el cual no podía ser traspasado por ningún motivo. Este reglamento es anterior a la Ley General de Vías de Comunicación, y ya establecía: "Los permisionarios de una misma ruta de camiones, tienen la obligación de constituirse en sociedad cooperativa, tan pronto como se complete el número mínimo de personas que determine la Ley General de Sociedades Cooperativas.

De effmera existencia el reglamento de 1939 se publica en nuevo reglamento el 19 de Noviembre de 1940 (6), que esta establecía que el servicio público de autotransportes en vehículos de pasajeros en las rutas existentes en el Distrito Federal, será prestado por personas físicas a cuyo favor se habfan expedido los permisos correspondientes con la limitación de que cada persona disfrutaría uno y de que fuera realmente trabajador en cualquiera de las actividades de la industria de autotransportes.

Se publicó el 10. de Marzo de 1941; el decreto que deja sin efecto al anterior y con tal de creto declinó por completo la estrella de cooperativismo forzoso en los autotransportes del Distrito Federal.

(5) Legislación sobre cooperativas en México, op cit. pág.

(6) Idem. Pág. 81

El 23 de Marzo de 1942, entró en vigor la ley que fija las bases generales a que habra de sujetarse el tránsito y los transportes en el D.F. fijando la competencia del Departamento del D.F. en todo lo relativo al tránsito y transportes urbanos que se efectúen por calles, calzadas, plazas, -- etc., y deroga el reglamento de 1940 y declara que dejan de surtir sus efectos dentro del Distrito Federal los Artículos 152 y 156 y el lo. transitorio de la Ley General de Vías de Comunicación.

En el reglamento del 14 de Abril de 1942, se declara - que el transporte local de pasajeros es un servicio público, cuya prestación es facultad del Departamento del Distrito Federal, el cual decidirá en cuanto a quienes pueda encomendar lo, sin que se hable de sociedades cooperativas.

Con este recorrido sobre la legislación que ha regido el autotransporte en la República Mexicana y en el Distrito Federal, se demuestra el real interés de las autoridades por lograr mejores reivindicaciones a la clase trabajadora y al pueblo en general, y según sostengo en este modesto trabajo, el transporte de pasajeros debe ser prestado en base a la organización de sociedades cooperativas de intervención oficial que otendrían mayores beneficios, impidiendo la burocratización del servicio, elevandose así el nivel de la población del Distrito Federal.

E) ADMINISTRACION DE LA COOPERATIVA Y SUS ORGANOS.

a) La Asamblea General.- En la sociedad cooperativa de transporte de pasajeros, la Asamblea General, es la autoridad suprema y sus acuerdos obligan a todos los socios presentes o ausentes, siempre que se hubieren tomado conforme a -- las bases constitutivas, a esta ley y su reglamento.

FACULTADES:

- I.- Aceptación, exclusión y separación voluntaria de - socios.
- II.- Modificación de las bases constitutivas.
- III.- Cambios generales en los sistemas de producción, - trabajo, distribución y ventas:

IV.- Aumento o disminución del capital social.

V.- Nombrar y remover, con motivo justificado, a los miembros de los consejos de administración y vigilancia y comisiones especiales:

VI.- Examen de cuentas y balances:

VII.- Informe de los consejos y de las comisiones.

VIII.- Responsabilidad de los miembros de los consejos -- y de las comisiones, para el efecto de pedir la aplicación -- de las sanciones que incurran o hacer la consignación correspondiente.

IX.- Aplicación de sanciones disciplinarias a los socios

X.- Aplicación de los fondos sociales y formas de reconstruirlos.

XI.- Reparto de rendimientos. (7)

Los acuerdos sobre los asuntos a que se refieren las -- fracciones I a V de este artículo deberán tomarse por mayoría de votos en asambleas generales en que estén presentes -- por lo menos, las dos terceras partes de los miembros de la sociedad. Salvo los casos en que expresamente fija esta ley -- el número de votos. Las bases constitutivas pueden establecer mayoría especial para los acuerdos que se tomen sobre -- otros asuntos.

Las convocatorias para Asambleas generales y sus reglas estarán determinadas en las bases constitutivas por lo que se celebrarán Asambleas generales ordinarias y extraordinarias, -- periódicamente las primeras, por lo menos una vez al año y -- las segundas cuando haya un caso trascendente para la cooperativa.

Convocará a la Asamblea el consejo de administración; -- pero si tratándose de las ordinarias no hace la convocatoria en la época fijada por las bases constitutivas, o si rehusa -- ra a convocar a asamblea extraordinaria cuando así lo solici

(7) Art. 23 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

te el 20 por ciento, por lo menos, de los miembros de la cooperativa o el Consejo de vigilancia se rehusare a su vez, la asamblea ordinaria o extraordinaria podrá ser convocada por el 20 por ciento de los socios. (8)

La secretaría de Comercio podrá convocar a la Asamblea para que se eviten ciertas irregularidades detectadas por la dependencia.

B) Consejo de Administración.- Es el órgano ejecutor de la cooperativa de transporte de pasajeros, y tendrá la representación de la sociedad y la firma social, y estará integrado por un número impar de miembros no mayor de nueve y si el número es menor de cinco, serán presidente, secretario y tesorero respectivamente, sus decisiones serán por mayoría y por unanimidad y deberá reunirse cuando menos cada quince días.

El nombramiento de los miembros del consejo de administración lo hará la Asamblea General, en votación nominal precisando, al emitir el voto, el nombre de la persona por quien se vote y el puesto que deba desempeñar. Sus faltas temporales serán suplidas en el orden progresivo de sus designaciones; durarán en su cargo no más de dos años y solo podrán ser reelectos después de transcurrido igual periodo a partir del término de su ejercicio. (9)

Las atribuciones del consejo de administración, están específicamente en el Art. 36 del Reglamento, las que a continuación enunciaré las más importantes que son:

(8) Art. 28 del Reglamento

(9) Art. 31 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

a) Cumplir y hacer cumplir las prescripciones de las bases constitutivas y los acuerdos de la asamblea general.

b) La admisión provisional de nuevos socios, previo dictamen de los órganos que de acuerdo con la ley deben conocer de la solicitud.

c) Llevar un libro de registro de socios debidamente autorizado por la Secretaría de Comercio o por sus agentes generales en los Estados, que contendrá las bases constitutivas, nombres completos de los socios, su nacionalidad, domicilio, edad, estado civil, profesión, fecha de admisión y la de su separación, número de certificados de aportación que suscriban y exhibiciones hechas.

d) Celebrar, de acuerdo con las facultades que les confieran las bases constitutivas, los contratos que se relacionen directamente con el objeto de la sociedad.

e) Representar a la sociedad ante las autoridades administrativas o judiciales o ante árbitros o arbitradores, con el poder más amplio. Uno de los miembros del consejo de administración deberá ser designado representante común en los negocios judiciales;

f) Nombrar uno o más gerentes, cuando se juzgue conveniente, y delegarles parte de sus facultades.

El nombramiento de gerente no podrá recaer en ninguna persona que sea a la vez miembro de los consejos de administración y de vigilancia. De las comisiones o encargados de las secciones especiales de la propia cooperativa.

g) Designar uno o más comisionados que se encarguen de administrar las secciones especiales.

h) Fijar las facultades de los comisionados, de educación y propaganda; organización de la producción y distribución según el caso, y de contabilidad e inventarios. Los acuerdos de estos comisionados estarán sometidos a la ratificación del consejo en los casos en que éste así lo acuerde.

i) Resolver provisionalmente, de acuerdo con el consejo de vigilancia, los casos no previstos en la Ley y en este reglamento, ni en las bases constitutivas de la sociedad.

si la resolución es urgente; y someterla a la consideración de la asamblea general.

j) Tener a la vista de todos los miembros de la sociedad los libros de contabilidad y los archivos de la misma, en la forma que determinen las bases constitutivas;

k) El consejo de administración practicará libremente operaciones sociales hasta por las cantidades que las bases constitutivas señalen como máximo. Para operaciones sociales hasta por cantidades mayores necesitará el acuerdo del consejo de vigilancia, y si éste no diera su consentimiento no podrá llevarse a efecto la operación, a menos que la asamblea general lo acuerde.

El presidente del Consejo de Administración, tendrá voto de calidad, en el caso de empate con la resolución de dicho órgano social.

Los miembros del consejo de administración serán removidos por la asamblea en cualquier tiempo por alguna de las siguientes causas:

I.- Por no caucionar su manejo de acuerdo con las disposiciones de la Ley de este reglamento.

II.- Por no convocar oportunamente a las asambleas generales.

III.- Por dictar un resolución admitiendo a un socio que no reuna requisitos legales y Estatuarios;

IV.- Por no rendir cuentas en los términos y plazos que figuren en las bases constitutivas o por haber sido desaprobadas las que hubieren rendido:

V.- Por tomar dolosamente determinaciones que ocasionen perjuicio a la cooperativa;

VI.- Por realizar su gestión con notoria impericia, manifiesta en actos concretos debidamente comprobados;

VII.- En general por falta a cualquiera otra de las disposiciones del pacto social o de los preceptos de la ley y de este reglamento, bien sea mediante actos positivos u omisiones. Repitiéndose en esta fracción lo que dice la primera (Artículo 110 de la Ley General de Sociedades cooperativas).

C) CONSEJO DE VIGILANCIA

89

Cuenta la cooperativa de transporte de pasajeros con un Consejo de Vigilancia, cuya principal facultad es la supervisión de todas las actividades de la sociedad y tendrá derecho de veto, sobre las resoluciones del Consejo de Administración. El consejo de Vigilancia estará integrado por un número impar de 3 a 5 miembros y sus suplentes que desempeñarán los cargos de presidente secretario y vocales, durarán en sus funciones dos años.

Las atribuciones del consejo de vigilancia las enumera el Art. 41 del Reglamento, de las cuales, señalamos las siguientes:

a) Vigilar que los miembros del consejo de administración y los empleados de la sociedad cumplan sus deberes y obligaciones:

b) Vigilar el estricto cumplimiento de las bases constitutivas y de las prescripciones de la ley y su reglamento

c) Conocer todas las operaciones de la sociedad y vigilar que se realicen con eficiencia.

d) Cuidar la contabilidad y vigilar el empleo de los fondos.

e) Emitir dictamen sobre la memoria y el balance general del consejo de administración, que le entregará éste con treinta días de anticipación a la fecha a que se reúna la asamblea general.

f) Cuidar de que se exija el otorgamiento de las garantías con que deben caucionar su manejo los empleados o funcionarios que cuiden o administren intereses de la sociedad y de que sean renovadas oportunamente.

Es necesario mencionar que al efectuarse la elección del Consejo de administración se hubiere constituido una minoría que represente, por lo menos, el 25 por ciento de los asistentes a la asamblea, el consejo de vigilancia será designado por la minoría.

El incumplimiento de estas atribuciones, traerá como consecuencia la remoción de sus miembros, así lo señala el Art. 42 del Reglamento.

Además las cooperativas podrán tener comisiones espe-

ciales de educación y propaganda de vital importancia para el desarrollo de la sociedad y otras más que podrán designar la asamblea (Artículos 21, 23, y 29 de la ley relacionados - con los artículos 36, Frac. IX y del 44 al 46 y 57 del Reglamento).

Sin olvidar también que las cooperativas podrán establecer secciones de ahorro que concedan préstamos a sus miembros, - que estarán administradas por comisionados especiales. (Art. 9 de la ley y los artículos 42 al 53 del Reglamento.)

F) FINANCIAMIENTO COOPERATIVO

El capital de las cooperativas será variable y se integrará con las aportaciones de los socios, con los donativos y con el porcentaje de los rendimientos que se destinen para incrementarlo. Al constituirse la sociedad o al ingresar a ella será forzosa la exhibición del 10 por ciento cuando menos del valor de los certificados de aportaciones. Art. 34 y 36 párrafo segundo de la Ley.

Las aportaciones podrán hacerse en efectivo, bienes, derechos o trabajos; estarán representados por certificados que serán nominativos, indivisibles, de igual valor y solo transferibles en las condiciones que determinen el reglamento de esta ley y el acta constitutiva de la sociedad; su valor será inalterable.

Para dar crédito a las sociedades cooperativas en México han sido creados por el Estado varias instituciones para el financiamiento cooperativo.

En el año de 1929 y como resultado del clamor de las cooperativas de esa época y después de realizado el Congreso Cooperativo de 1929, el Gobierno Federal, crea una institución de crédito, a la que se denominó "Banco de Trabajo" (10) la cual tuvo una vida efímera.

Al Banco de Trabajo, le siguió el Banco Nacional Obrero de Fomento Industrial, creado por decreto el 22 de Julio de 1937 (11).

(10) Rojas Coria. Tratado del Cooperativismo en México. --

Fondo de cultura Económica, Méx. 1980 pág. 572

(11) Idem pág. 572

Este Banco funcionó durante cuatro años, en los cuales, otorgó créditos, con verdadero esfuerzo ante la alta demanda de financiamiento, la experiencia obtenida sirvió de base para la creación del Banco Nacional de Fomento Cooperativo, S. A. de C. V., el 30 de Abril de 1941 (12)

En los 38 años de vida del BNFOCO, sus logros fueron muchos, y todos a favor del movimiento cooperativo, si bien en su principio su capital social era muy reducido, en 1976, se habían otorgado crédito por 3,700 millones de pesos (13), no obstante tan alta cifra, sus recursos nunca fueron suficiente ante la creciente demanda de crédito.

En 1979 se crea el Banco Nacional Pesquero y Portuario, S.A. de C.V. para el desarrollo de la actividad pesquera, dejando a las demás cooperativas in posibilidad de financiamiento.

Para llenar ese vacío, en el Diario Oficial del 20 de Febrero de 1980, se publicó el acuerdo que crea el fondo Nacional de Garantía y descuento para las sociedades cooperativas, por la cantidad de 250, millones de pesos.

El fideicomitente será el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; el fiduciario será el Banco de México, S. A.; y los fideicomisarios las organizaciones y sociedades cooperativas.

(12) Ibidem pág. 572

(13) Ibidem pág. 573

1.- Las inhumanas condiciones de trabajo, impuestas durante la Revolución Industrial, provocaron la aparición de movimientos colectivos para la satisfacción de sus necesidades apremiantes, y es en esta época cuando históricamente encontramos el fenómeno cooperativo como lo entendemos hoy en día.

2.- Las reglas establecidas por los pioneros de Rochdale, constituyen hoy en día los principios del cooperativismo a nivel mundial, fomentando a través de organizaciones de carácter regional e internacional el cooperativismo.

3.- El cooperativismo se da, no solo como una forma de organización legal o económica, sino que constituye en sí una filosofía.

4.- Nuestra Constitución, en su Artículo 28, establece que las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que en defensa de sus intereses o del interés general no constituyen monopolios.

5.- Al amparo de la legislación de 1940, en materia de comunicaciones y transportes, el sector cooperativo de transporte, tuvo un gran desarrollo durante esa década al cambiar las disposiciones legales, declina el cooperativismo forzoso, por lo que pretendo que en la hora actual, se están dando las condiciones para un resurgimiento de las sociedades cooperativas de transporte de pasajeros.

6.- La presencia del fenómeno cooperativista en nuestro país, se encuentra plasmado en diversos ordenamientos jurídicos, siendo actualmente una preocupación del Gobierno de los E.U. Mexicanos el fomento de este tipo de organización, como demuestra la actividad de fomento que deben desarrollar las diversas dependencias del ejecutivo federal, señaladas en la Ley orgánica de la Administración Pública y en la creación de una comisión intersecretarial sobre la materia.

7.- Uno de los principales problemas de la Ciudad de México es el del transporte, por lo que el Departamento del Distrito Federal, como medidas en fechas recientes para tratar de solucionarlo estatizando el servicio.

8.- Recien tomada la medida anterior por el D.D.F.,- provocó una serie de trastornos a los usuarios, al cambiar de rutas y suspender el servicio en algunos lugares, actual- mente subsiste la carencia de unidades y el servicio de --- transporte dista mucho de ser suficiente y mucho menos cómodo.

Ante esta situación considero como medio de solución la constitución de Sociedades Cooperativas de transporte a nivel de colonias.

9.- La actual legislación cooperativa y la relativa al otorgamiento de la concesión para el servicio público -- permiten la creación de estas entidades.

Aún el decreto de estatización permite la posibilidad de su creación.

10.- La Constitución de este tipo de sociedades además de solucionar el problema de transporte, abate en parte el desempleo, y podría ayudar a mejorar las condiciones socioeconómicas de las mismas.

11.- La estatización del transporte en la Ciudad de México, ha provocado inconformidad entre la población, porque al haberse burocratizado, el servicio, ha provocado que los problemas que causaron la cancelación de las concesiones a la Alianza Camionera, se hagan más fuertes, por lo que es necesario que las autoridades concesionen el transporte a sociedades cooperativas, lo que traerá como consecuencia una mejor prestación del servicio de transporte colectivo.

C A P I T U L O P R I M E R O

- 1.- Mantilla Molina, Roberto L. Derecho Mercantil, Ed. Porrúa, México. 1970.
- 2.- Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Mercantil, Edit. Herrero, J. A. México, 1980
- 3.- Kaplan de Drimer Alicia, Drimer Bernarndo. Las Cooperativas, Fundamentos, Historia, doctrina. edit. Intercoop. - ECLFACC, Argentina, 1962
- 4.- Braun, Geoffrey, La Europa del Siglo XIX, México 1964
- 5.- Rojas Coria, Rosendo. Introducción al Estudio del Cooperativismo. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, D.F. 1961
- 6.- Oficina Internacional del Trabajo, Las Cooperativas. Edit. Journare de Lenove, Ginebra Suiza, 1972
- 7.- Estatuto de la Organización de las cooperativas de América, Edit. Gráfica Gutemberg Lima, Perú 1974
- 8.- Cerda y Richart Baldomero, La Cooperación Editorial Nacional, 1964.
- 9.- Lemus García, Derecho Agrario Mexicano, Edit. Limsa, México, D.F. 1976
- 10.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, - Edit. Talleres Gráficos, México, 1978
- 11.- Código de Comercio de 1889, publicado en el Diario Oficial el 13 de Octubre de 1889
- 12.- Ley General de Sociedades Cooperativas de 1927, publicada en el Diario Oficial el 10 de Febrero de 1927
- 13.- Salórzano Alfonso El Cooperativismo en México, Edit. -- Instituto Nacional del Trabajo, S. de T. y P.S., México, 1978
- 14.- Ley de Sociedades Cooperativas del 12 de Mayo de 1933, - publicada en el Diario Oficial el 30 de Mayo de 1933
- 15.- La Legislación sobre Cooperativas en México. Monografía, Instituto de Investigaciones económicas de la UNAM. México, 1943.

- 16.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 29 de Diciembre de 1976
- 17.- Ley de Reforma Agraria, publicada en Diario Oficial de la Federación, 10 de Mayo de 1978
- 18.- Ley General de Crédito Rural, publicada en el Diario Oficial el 30 de Diciembre de 1977
- 19.- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial el 9 de Febrero de 1940
- 20.- Ley Federal para el Fomento de la Pesca. Publicada en el Diario Oficial del 25 de Mayo de 1972
- 21.- Ley Federal que crea del Banco Nacional de Fomento Cooperativo, publicada en el Diario Oficial el 5 de Julio de 1941
- 22.- Ley Orgánica del Banco Nacional Pesquero y Portuario, - S. A., publicada en el Diario Oficial el 31 de Diciembre de 1980
- 23.- Reglamento de Cooperativas Escolares, publicado en el Diario Oficial el 16 de Marzo de 1962
- 24.- Código Fiscal de la Federación, publicado en el Diario Oficial el día 19 de enero de 1967.
- 25.- Ley del Impuesto Sobre la Renta, publicada en el Diario Oficial 31 de Diciembre de 1981
- 26.- Ley del Impuesto al Valor Agregado, publicada en el Diario Oficial el 29 de Diciembre de 1979
- 27.- Ley del Seguro Social, publicada en el Diario Oficial el 12 de Marzo de 1973
- 28.- Ley General de Sociedades Cooperativas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de febrero de --- 1938
- 29.- Centro Nacional de Información y estadísticas del trabajo, STPS. 1979
- 30.- Comisión Intersecretarial para el Fomento Cooperativo,- Plan Nacional de Fomento Cooperativo. Sistema Nacional de educación y capacitación cooperativa., México. Diciembre de 1980

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

C A P I T U L O S E G U N D O

- 1.- Departamento del Distrito Federal, Plan de desarrollo -- Urbano. Versión abreviada. México, D. F. 1980
- 2.- Tamayo Zurita, enciclopedia de México, Tomo 12, México - 1977
- 3.- Departamento del Distrito Federal, Plan Rector y transporte urbano. ISTME, COVITUR, México, D.F. 1980
- 4.- Departamento del Distrito General. Plan maestro del Metro, 1981
- 5.- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, publicado - en el Diario Oficial el 28 de Julio de 1976
- 6.- Datos de la Dirección General, S.P.P., antes S.I.C.
- 7.- Comisión de vialidad y transporte urbano, D.D.F. Estudio de origen y destino del área metropolitana de la Ciudad de México; ingeniería de tránsito y transportes, S.A. -- 1980
- 8.- De Aquino, Mario, "pronta Reorganización, Pleno del Transporte". Excelsior, México, D.F., 16 de Octubre de 1980
- 9.- Reglamento para el Servicio público de transporte de pasajeros en el D.F., publicada en el Diario Oficial el 14 de Abril de 1942
- 10.- Aurelio Ramos M. "Indemnización a Permisionarios", Hankofrece transporte decoroso en un año., Excelsior, México D.F. 26 de Septiembre de 1981
- 11.- Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. Problemas de la Circulación vial de la Ciudad de México y - su posible tratamiento México 1980

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO TERCERO

- 1.- Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Tratado de Sociedades Mercantiles, Tomo II, Editorial Porrúa. México 1971
- 2.- Mantilla Molina, Roberto. L. Derecho Mercantil, Mexicano. Edit. Porrúa, México 1970
- 3.- Rojas Coria, Introducción al Estudio del Cooperativismo, México. 1961
- 4.- Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, publicado en el Diario Oficial de la F. el día 10. de Julio de 1938
- 5.- Legislación sobre cooperativas en México
- 6.- Rojas Coria, Tratado del Cooperativismo en México, Fondo de Cultura Económica, México. 1980 pág. 572

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- 1.- Brawn, Geoffrey. La Europa del Siglo XIX, México, 1964
- 2.- Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Mercantil Edit. Herrero, J. A. México, 1980
- 3.- Cerda y Richart: Baldomero, La Cooperación, Edit. Nacional, 1964
- 4.- Lemus García, Derecho Agrario Mexicano, Edit. Limusa-México, D.F. 1976
- 5.- Mantilla Molina, Roberto. L. Derecho Mercantil. Edit. Porrúa, México, 1970
- 6.- Rojas Coria Rosendo. Introducción al Estudio del Cooperativismo. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, D.F.-1961
- 7.- Rojas Coria Rosendo. Tratado del Cooperativismo en México. Edit. Fondo de Cultura Económica, México 1982
- 8.- Rodríguez Rodríguez Joaquín, Tratado de Sociedades Mercantiles. Tomo II Edit. Porrúa, México 1971
- 9.- Solórzano Alfonso. El Cooperativismo en México. Edit. Instituto Nacional del Trabajo. STPS México 1978
- 10.- Tamayo Zurita. Enciclopedia de México Tomo 12 México 1977
- 11.- Kaplan de Drimer Alicia, Drimer Bernardo. Las Cooperativas, Fundamentos, Historia, Doctrina. Edit. Interccop -- ELLFACC Argentina 1962

P E R I O D I C O S

- 1.- Ramos M. Aurelio. "Indemnización a Permisionarios". Excelsior, México, D.F. 26 de Septiembre de 1981
- 2.- De Aquino Mario "Pronta reorganización , si pleno del Transporte, Excelsior". México, D.F., 16 de Octubre de 1980

L E G I S L A C I O N C O N S U L T A D A

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de Diciembre de 1976

- 3.- Ley de la Reforma Agraria, Diario Oficial de la Federación del 16 de Marzo de 1971
- 4.- Ley General de Crédito Rural, Diario Oficial de la Federación del 30 de Diciembre de 1977
- 5.- Ley de Vías Generales de comunicación, Diario Oficial de la Federación del 9 de Febrero de 1940
- 6.- Ley Federal para el Fomento de la Pesca, Diario Oficial de la Federación del 25 de Mayo de 1972
- 7.- Ley Federal que Crea el Banco Nacional, del Fomento -- Cooperativo, Diario Oficial de la Federación del 5 de Junio de 1941
- 8.- Ley que crea el banco Nacional Pesquero y Portuario. - Diario Oficial de la Federación del 31 de Diciembre de 1980
- 9.- Reglamento de Cooperativas Escolares, Diario Oficial - de la Federación del 30 de Diciembre de 1978
- 10.- Código Fiscal de la Federación, Diario Oficial de la - Federación del 10. de Enero de 1967
- 11.- Código de Comercio de 1889
- 12.- Impuesto sobre la Venta, Diario Oficial de la Federa-- ción del 19 de Diciembre de 1978
- 13.- Impuesto al Valor Agregado, Diario Oficial de la Fede-- ración del 29 de diciembre de 1979.
- 14.- Ley del Seguro Social, Diario Oficial de la Federación del 12 de Marzo de 1973
- 15.- Ley General de Sociedades Cooperativas de 1927
- 16.- Ley y Reglamento de Sociedades Cooperativas de 1933
- 17.- Ley General de Sociedades Cooperativas Diario Oficial- de la Federación del 15 de Febrero de 1938
- 18.- Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas Diario Oficial de la Federación del 10. de Julio de --- 1978
- 19.- Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pa-- sajeros en el Distrito Federal, Diario Oficial de la Fe-- deración del 14 de Abril de 1942

- 20.- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación el 28 de Julio de 1976

P L A N E S Y P R O G R A M A S

- 1.- Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, Problemas de la Circulación vial de la Ciudad de México y su Posible Tratamiento, México 1980
- 2.- Oficina Internacional del Trabajo. Las Cooperativas. --- 1956 Novena Edición 1972, Imprenta Social de Génova, Ginebra, Suiza
- 3.- Estatuto de la Organización de las Cooperativas de América, 1974. Edit. Gráfica Gutenberg. Lima, Perú 1974
- 4.- Legislación sobre Cooperativas de México, Monografía. -- Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. Adscrito a la Escuela Nacional de Economía 1943. Imprenta - Universitaria
- 5.- Comisión Intersecretarial para el Fomento Cooperativo. - Plan Nacional de Fomento Cooperativo. Sistema Nacional de Educación y Capacitación Cooperativa. México, Diciembre de 1980
- 6.- Departamento del distrito Federal. Plan de Desarrollo Urbano. Versión Abreviada, México 1980
- 7.- Departamento del Distrito Federal, plan Rector y Transporte Urbano ISTME, COVITUR, México, D.F. 1980
- 8.- Departamento del Distrito Federal. Plan Maestro del Metro 1981
- 9.- Datos de la Dirección General. SPP. antes SIC
- 10.- Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, D.D.F. Estudio de Origen y Destino del Area Metropolitana de la Ciudad de México, Ingeniería de Tránsito y Transportes, S.A. -- 1980

