

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SANTO DOMINGO (UASD)

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

División de Postgrado

CENTRO UNIVERSITARIO REGIONAL DEL ATLÁNTICO



TEMA

DIAGNÓSTICO PARA LA CREACIÓN DE UNA COOPERATIVA DEL TRANSPORTE INFORMAL EN EL MUNICIPIO SAN FELIPE DE PUERTO PLATA

TESIS PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE MAESTRIA
EN ADMINISTRACIÓN

ASESOR:

LIC. JOSÉ FRANCISCO CABRERA

SUSTENTANTES:

JOSÉ MIGUEL LÓPEZ
LEANDRO ALCÁNTARA

PUERTO PLATA, R.D.
2010

INDICE GENERAL

RESUMEN

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Antecedentes
- 1.2 Planteamiento del problema
- 1.3 Objetivos
 - 1.3.1 Objetivo General
 - 1.3.2 Objetivos Específicos
- 1.4 Justificación
- 1.5 Alcance y limitaciones

CAPÍTULO II. LAS COOPERATIVAS EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

- 2.1. Las Cooperativas en la República Dominicana
 - 2.1.1 Definición
 - 2.1.2 Clasificación de las Cooperativas
 - 2.1.3 Principios
 - 2.1.4 Organigrama General
 - 2.1.4.1 Descripción de funciones
 - 2.1.5 Marco Legal de las Cooperativas
 - 2.1.6 Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo (IDECOOP)
- 2.2 Formación de una Cooperativa
 - 2.2.1 Recepción y Evaluación
 - 2.2.2 Organizativa
 - 2.2.3 Asamblea Constituyente
 - 2.2.4 Remisión de documentos para la incorporación o legalización
- 2.3 El Sector del Transporte Informal
 - 2.3.1 Cadena Productiva del Transporte Informal
 - 2.3.2 Causas del Transporte Informal
 - 2.3.3 Transporte Informal en la ciudad de Puerto Plata
- 2.4 Programa de Administración para una cooperativa del sector informal
 - 2.4.1 Socios fundadores
 - 2.4.2 Aportes de los miembros
 - 2.4.3 Servicios a ofrecer

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA Y PROCEDIMIENTO

- 3.1 Tipo de investigación
- 3.2 Métodos
- 3.3 Técnicas de recolección de datos e información
- 3.4 Descripción y validación de los instrumentos
- 3.5 Procedimiento
- 3.6 Plan de Análisis
- 3.7 Universo y Muestra
- 3.8 Operacionalización de las Variables

CAPÍTULO IV. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 Interpretación del instrumento aplicado a las cooperativas en la ciudad
de Puerto Plata

4.2 Interpretación del Instrumento aplicado a los choferes del transporte
Informal

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

APÉNDICE

ANEXO

BIBLIOGRAFÍA

RESUMEN

Una cooperativa es una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para formar una organización democrática cuya administración y gestión debe llevarse a cabo de la forma que acuerden los socios, generalmente en el contexto de la economía de mercado o la economía mixta.

Esta investigación acerca de un diagnóstico para la creación de una cooperativa del transporte informal en la ciudad de Puerto Plata ha sido llevada a cabo para determinar las condiciones existentes del transporte informal, la disposición de los choferes de pertenecer a una cooperativa y de las expectativas que tienen de la misma.

El objetivo general de esta investigación es crear un programa de administración para una cooperativa del transporte informal en el municipio San Felipe de Puerto Plata, del cual se desprenden tres objetivos específicos:

1. Evaluar las condiciones de las cooperativas actuales en la ciudad de Puerto Plata.
2. Determinar el grado de contribución que tendría la cooperativa del transporte informal para sus miembros.
3. Diseñar un programa de administración para una cooperativa dirigida al sector de transporte informal.

El tipo de estudio en esta investigación es descriptivo porque se analizaron las variables del estudio y cómo las mismas se relacionan y se manifiestan en la creación de

una cooperativa. Se aplicó el método inductivo porque se partió de las condiciones actuales del sector del transporte informal en Puerto Plata para llegar a una conclusión.

Dentro de los aspectos más relevantes de esta investigación es que en la ciudad de Puerto Plata existen 3 cooperativas, dos (2) de ahorros y créditos y ahorros y una (1) de producción y trabajo. Todas están ubicadas en el centro de la ciudad. El mayor beneficio que representan para sus miembros es el financiamiento.

Se concluyó que los choferes del transporte informal en la ciudad de Puerto Plata están dispuestos a pertenecer a una cooperativa dirigida especialmente a su sector laboral, consideran que se beneficiarían y que la misma contribuiría a mejorar su calidad de vida, por ende, las condiciones son favorables para la creación de una cooperativa del transporte informal en esta comunidad.

Una de las recomendaciones que surgieron al finalizar este estudio es que el Ayuntamiento debe llevar un registro de los motoconchos, con sus generales, dirección, número de cédula y cantidad de dependiente. De igual forma, se le recomienda a los motoconchos seguir agrupándose y asociándose con el objetivo de crear una cooperativa para satisfacer sus necesidades y mejorar la calidad de vida.

La investigación se desarrolló en cuatro capítulos:

En el capítulo I se presentaron los aspectos introductorios del estudio, los antecedentes, el planteamiento del problema, los objetivos generales y específicos de la

investigación, la justificación y el alcance y las limitaciones de la investigación.

En el capítulo II se desarrolló el tema de las cooperativas en la República Dominicana, su definición, clasificación, los principios que la rigen, el marco legal así como también la formación de la misma. También se trató el sector del transporte informal, las causas que provocan esta actividad y los aspectos más fundamentales en la administración de una cooperativa.

En el capítulo III se presentó la metodología que se utilizó en esta investigación, el tipo de estudio, el método que se aplicó, las técnicas de recolección de la información, el procedimiento llevado a cabo, cómo se analizaron los resultados, el universo, muestra y la operacionalización de las variables.

En el capítulo IV se presentaron y analizaron los resultados del instrumento aplicado a las cooperativas en la ciudad de Puerto Plata y a los motoconchos. Por último se presentaron las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

Una cooperativa es una asociación autónoma de personas que se reúnen de forma voluntaria para satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática sin fines de lucro.

Las cooperativas están basadas en los valores de la autoayuda, responsabilidad, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad. En la tradición de sus fundadores, los socios cooperativos hacen suyos los valores éticos de la honestidad, la transparencia, la responsabilidad y la vocación social.

Las primeras cooperativas fueron constituídas sin personería jurídica. Fue en octubre del año 1952 cuando se promulga la primera Ley No. 3431 sobre asuntos cooperativos, de inmediato las instituciones constituidas tramitaron su incorporación, obteniendo las cooperativas los primeros reconocimientos legal, mediante el decreto No. 9616 de diciembre de 1954 como también la Federación, obtuvo su reconocimiento jurídico en el mismo decreto.

La primera Ley cooperativa fue redactada por el propio Padre Pablo Stelle, fundador del Cooperativismo Dominicano, quien contó con la asesoría del Dr. Efraín Reyes Duluc.

La aparición del Estado en el Cooperativismo Dominicano, con la creación del Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo (IDECOOP), el cual surge en el período constitucional del 1963, iniciado por el profesor Juan Bosch y retornado por el Triunvirato encabezado por los señores: Emilio de los santos, Ramón Tapia Espinal y Manuel E. Tavarez Espaillat, debido al golpe de estado del año 1963.

Esta institución fue destinada a fomentar el sistema cooperativista en la República Dominicana, proveyendo lo necesario para facilitar la organización y funcionamiento de todo tipo de sociedades cooperativas, especialmente entre los trabajadores y campesinos, pero sin excluir otros sectores de la sociedad.

El Motoconcho, es un servicio marginal que nace a la luz de la deficiencia en el transporte público urbano, y la falta de empleos.

El origen del motoconcho se puede establecer como una respuesta a la demanda personalizada de transporte público de pasajeros. No surge como oferta, primero estaba la demanda, y al ésta no ser satisfecha por el transporte formal, se crea la condición. Aunque es una respuesta inadecuada, cuando no hay oferta formal se dan las condiciones para la oferta informal. Nadie pagaría por ir en un motor si tuviera el servicio comparativo en un vehículo mejor, más seguro y confortable.

Está investigación se basa en la teoría de que las organizaciones son por su propia naturaleza sistemas cooperativos, no pueden dejar de serlo como sistemas

sociales denominados así: “organizaciones”, y los elementos mínimos requeridos para que exista una organización son: la finalidad, la estructura social y, el propósito común como bienestar, junto a la voluntad y las relaciones.

1.2 Planteamiento del problema

Una cooperativa es una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para hacer frente a las necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes, por medio de una empresa de propiedad conjunta y democráticamente, busca la igualdad de oportunidades entre los hombres, brindando servicios a sus socios y a la comunidad sin fines de lucro.

En las cooperativas se debe siempre aspirar a desarrollarse como empresa fuerte y eficiente, es utilizada por su asociado para lograr y mejorar la situación económica, ya que la cooperativa tiene como objetivo solucionar los problemas socioeconómicos de sus miembros.

A pesar de que el sector del cooperativismo genera más de 60 mil millones de pesos al año, en la ciudad de Puerto Plata no hay una cultura de creación de cooperativa. En la actualidad son muy escasas las cooperativas que existen en todos los sectores, desde el industrial, zona franca, turismo y transporte, entre otros.

Una Cooperativa de Servicios múltiples integrada por los miembros del sector del transporte informal es una alternativa de desarrollo para sus integrantes y para la comunidad de Puerto Plata.

La importancia de las cooperativas radica, en que a través de la aplicación de un verdadero sistema cooperativista con todas sus reglas, normas, procedimientos y principios establecidos, será indiscutiblemente, una herramienta para el desarrollo económico, social e intelectual de la ciudad de Puerto Plata.

La cooperativa es un sector aliado para enfrentar una efectiva lucha contra la pobreza, sin embargo, en la ciudad de Puerto Plata no se observan movimientos cooperativistas para ningún sector. En algunas ocasiones, han surgido algunas, pero han ido desapareciendo porque no han estado enfocada a los principios y valores que la rigen.

Las cooperativas han ayudado a fortalecer a grupos de trabajadores, como los maestros, médicos y agrónomos, que cuentan con cooperativas muy conocidas. Sin embargo el sector transporte informal no cuenta con ninguna grupo que le ayude a defender sus intereses, a mejorar su calidad de vida, a ofrecerle la oportunidad de ahorrar y de recibir préstamos en proporción con sus ahorros.

En esta investigación se han plantado las siguientes preguntas:

1. ¿Por qué es necesaria la creación de una cooperativa para el sector de transporte informal?

2. ¿Qué ventajas tendría el sector con la creación de una cooperativa?
3. ¿Qué incidencia tiene el transporte informal en el desarrollo económico de Puerto Plata?
4. ¿Qué cantidad de personas laboran en el sector del transporte informal?
5. ¿De qué forma está organizado el sector del transporte informal en Puerto Plata?
6. ¿Cuáles serían los objetivos principales de la cooperativa?
7. ¿Con qué sistema administrativo contaría para su operación?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Crear un programa de administración para una cooperativa del transporte informal en el municipio San Felipe de Puerto Plata.

1.3.2 Objetivos Específicos

Esta investigación se ha planteado los siguientes objetivos específicos.

1. Evaluar las condiciones de las cooperativas actuales en la ciudad de Puerto Plata.
2. Determinar el grado de contribución que tendría la cooperativa del transporte informal para sus miembros.
3. Analizar los requisitos principales que se necesitan para la creación de una cooperativa dirigida al sector de transporte informal.

1.4 Justificación

El Cooperativismo, es un régimen social basado en la difusión de las sociedades cooperativas, las mismas se presentan como pequeñas organizaciones integradas, las cuales funcionan de manera similar a otras empresas integradas por socios. Las cooperativas desarrollan una importante labor social para sus miembros y la comunidad, que contribuye a su desarrollo individual y como colectividad lo que se traduce en un desarrollo para su entorno, que en este caso es la ciudad de Puerto Plata.

Una cooperativa comprende dos Aspectos: **Social y Económico.**

Aspecto social: La cooperativa es un grupo de personas que trabaja para el bien común, donde se pone en alto la dignidad humana. Aquí el hombre vale como ser humano, no como instrumento de un capital, puede expresar libremente sus pensamientos y tomar decisiones, se practica la verdadera democracia.

Aspecto Económico: La cooperativa funciona en base a un capital invertido por los socios, quienes son responsables de su uso y control. Los socios como resultado de las operaciones económicas, participan de los excedentes y pérdidas.

De acuerdo a los datos suministrado por Conacoop (Consejo Nacional de Cooperativas) unos 60 mil millones de pesos es la cantidad de recursos que las cooperativas mueven anualmente en el país en la prestación de servicios múltiples, incluido el otorgamiento de préstamos.

Existen unas 650 cooperativas y grupos cooperativos. Las primeras son las establecidas por ley, y las segundas se encuentran en proceso de reconocimiento legal.

Expresa el presidente del Consejo Nacional de Cooperativas (Conacoop), Julio Furcal, que las cooperativas aglutinan a más de 750 mil asociados que, por lo general, son cabezas de familias. “Si se calcula por familia, estamos atendiendo directa e indirectamente a tres millones de ciudadanos, estamos hablando de aproximadamente el 30% de la población dominicana. Esto nos coloca como una de los sectores más importantes y más impactante en el ámbito social y económico del país”.

Con estos datos presentados anteriormente no es extraño que se entienda que un sector tan importante como el de transporte informal en la ciudad de Puerto Plata no cuente con un organismo que vele por sus intereses, su organización y que le ofrezca a sus miembros una alternativa de mejorar su calidad de vida.

Este proyecto beneficiará ante todo a los motoconchos y choferes del sector de transporte informal en la ciudad de Puerto Plata, porque contarán con una cooperativa que le ofrezca la oportunidad de ahorro y préstamo, pero además le ofrezca servicios tales como venta de electrodomésticos, farmacias, seguros, salud, entre otros.

También la creación de una cooperativa para el sector de transporte informal es una fuente de financiamiento asequible para los motoconchos y choferes del sector de

transporte informal, con escasos recursos económicos, que no pueden tener un crédito en la banca, a pesar de tener cuenta de ahorro en los mismos.

Por otro lado, la sociedad puertoplateña en general se estaría beneficiando con este proyecto, porque los motoconchos y choferes del sector del transporte informal estarán más organizados, seguirán normas y reglas, habrá más seguridad vial e indirectamente, estos miembros tendrán la oportunidad de contribuir a dinamizar la economía y al desarrollo de la ciudad de Puerto Plata.

Esta investigación tendrá una relevancia teórica porque servirá de consulta bibliográfica para futuros estudios respecto al tema a la vez que será pionero al relacionar el tema de la cooperativa con el sector de transporte informal.

Su relevancia práctica radica en el hecho de que con los resultados que se obtengan de esta investigación, los motoconchos y los choferes del sector de transporte informal tendrán las herramientas para la creación de una cooperativa que vele por sus intereses y necesidades.

1.5 Alcance y Limitaciones

Lugar: Este proyecto se llevará a cabo en la ciudad de Puerto Plata.

Tiempo: La recolección de los datos y la elaboración y presentación del proyecto comprenderá desde enero a junio del año 2010.

Personas: Las personas involucradas en este estudio son los miembros del transporte informal en la ciudad de Puerto Plata, es decir, los motoconchos y los choferes de los carros públicos del casco urbano y las guaguas.

Limitaciones: No existen datos estadísticos del transporte informal en el municipio de Puerto Plata, tampoco se cuenta con ningún estudio anterior respecto al tema, por lo que las fuentes bibliográficas son escasas.

CAPITULO II. LAS COOPERATIVAS EN LA REPUBLICA DOMINICANA

2.1 Las Cooperativas en la República Dominicana

De acuerdo al artículo 1 de la Ley 127-64 sobre Asociaciones Cooperativas en la República Dominicana, son cooperativas las sociedades de personas naturales y jurídicas sin fines de lucro que reúnan las siguientes condiciones:

- a. Funcionar conforme al principio del derecho de igualdad entre sus miembros.
- b. Funcionar con número variable de asociados, nunca inferior a quince; y de acuerdo con las disposiciones reglamentarias aplicables a los diferentes tipos de cooperativas.
- c. Tener capital variable y duración indefinida.
- d. No perseguir fines de lucro.
- e. Conceder a cada asociado un sólo voto.
- f. Procurar el mejoramiento social y económico de sus asociados mediante la acción conjunta de éstos en una obra colectiva.
- g. Repartir sus rendimientos o excedentes netos a prorrata entre los asociados de acuerdo con el monto de las operaciones realizadas con la Sociedad.
- h. Mantener y aplicar las bases universales del cooperativismo conocidas como "PRINCIPIOS ROCHDALES".
- i. No conceder ventajas ni privilegio alguno a los iniciadores, fundadores y directores, ni preferencia a parte alguna de capital.
- j. Disponer con claridad la responsabilidad limitada de cada socio.

2.1.1 Definición

La palabra Cooperativa deriva de la cooperación de la latina cooperatio, vocablo compuesto de com (con, junto) operare (obrar, trabajar), por lo que etimológicamente significa, la acción de obrar o trabajar conjuntamente en todos los órdenes de la vida, para la realización de un mismo fin o para el logro de una misma cosa.¹ En este sentido, la cooperación puede ser considerada en dos aspectos diferentes, el general y el restringido.

En el sentido general, la cooperación viene a ser una reunión, agrupación o asociación de individuos, para la realización de un fin social común. Y en el sentido restringido, la cooperación tiene un carácter puramente económico, el de fomentar y utilizar el pequeño ahorro; y suprimir ciertos intermediarios en la esfera de la producción, del crédito y del consumo, para obtener beneficios comunes que se reparten entre todos los interesados.

La Cooperativa es una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para hacer frente a las necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes, por medio de una empresa de propiedad conjunta, la cual busca de manera democrática la igualdad de oportunidades entre los hombres, brindando servicios a sus socios y a la comunidad sin fines de lucro.²

¹ CERDA RICHART, Baldomero, “Doctrina e Historia de la Cooperación”, Barcelona, Boch, Casa Editorial-Urgel, 51 bis, 1959, Pág. 11.

² VOORHIS, Jerry, “Cooperativas; Desarrollo-Función-Futuro”, Editorial Pax-México, Librería Carlos Cesarman, S. A., Rep. Argentina, 9, México 1, D. F., Pág. 15.

Las Cooperativas son personas de derecho que reúne características especiales que la conforman como un ente en que la estructura asumida se ajusta a la naturaleza del fin social, que no consiste en otra cosa que la organización de un servicio comunitario en beneficio común de los asociados a ese exclusivo objeto.

2.1.2 Clasificación de las Cooperativas

Según lo establece la Ley 127-64 en su artículo 49, las cooperativas se clasifican bajo las siguientes denominaciones:

a) Cooperativas de Consumo: En el grupo de las cooperativas de consumo se puede organizar las siguientes clases: de consumo de artículos de primera necesidad, de abastecimiento de semillas, abonos y herramientas, de venta de materiales y productos de artesanía, de vendedores autónomos, de vivienda urbana y de vivienda rural.

b) Cooperativas Agropecuarias: Son cooperativas agrícolas aquellas que se dedican a la producción y venta en común de productos agrícolas. Pueden estar formadas por finqueros que conservan individualmente el dominio de sus fincas o por agricultores que mantienen la propiedad común de la tierra.

c) Cooperativas de Producción y Trabajo: En el grupo de las cooperativas de producción se puede organizar las siguientes clases: agrícolas, frutícolas, viti-vinícolas, de huertos familiares, de colonización, comunales, forestales, pecuarias, lecheras,

avícolas, de inseminación, apícolas, pesqueras, artesanales, industriales, de construcción, artísticas, y de exportación e importación.

d) Cooperativas de Vivienda: Son cooperativas de vivienda urbana aquellas que proporcionen a sus socios viviendas, locales profesionales u oficinas, en propiedad o en arrendamiento, tanto en las ciudades como en los centros urbanos o lugares urbanizables. También están las cooperativas de vivienda rural las que se organizan en el campo o en lugares de escasa o reducida población, como aldeas, recintos, comunidades campesinas o lugares de colonización, con el fin de dotar de vivienda a sus socios.

e) Cooperativas de Ahorro y Crédito: Cooperativas de ahorro y crédito son las que hacen los préstamos a sus socios, que pueden pertenecer a distintas actividades, a fin de solucionar diferentes necesidades.

f) Cooperativas de Servicios: En el grupo de las cooperativas de servicios se puede organizar las siguientes clases: de seguros, de transporte, de electrificación, de irrigación, de alquiler de maquinaria agrícola, de ensilaje de productos agrícolas, de refrigeración y conservación de productos, de asistencia médica, de funeraria, y de educación.

g) Cooperativas Juveniles y Escolares: Las cooperativas de educación tienen por finalidad la creación y mantenimiento de escuelas, colegios u otros establecimientos de instrucción o de formación técnica, que beneficien a la colectividad

2.1.3 Principios

Los Principios cooperativos fundamentales son aquellos que se encuentran en cualquier clase de sociedad Cooperativa, ya sea una Cooperativa de consumo, de producción o de crédito. Al mismo tiempo, esos Principios son necesarios para otorgarle la categoría de Cooperativa a una sociedad determinada.

La Ley dominicana establece que una de las condiciones, entre otras cosas, para la existencia de las sociedades Cooperativas es la de mantener y aplicar las bases universales del cooperativismo, conocido bajo la denominación de Principios de Rochdale.³

En la República Dominicana, las sociedades Cooperativas son el producto de una evolución. Los Principios básicos de esas Cooperativas no fueron durante largo tiempo, debidamente establecidos y hasta podríamos afirmar que en realidad no existían.

Los Principios cooperativos son una serie de lineamientos generales por los que se rigen las Cooperativas y constituyen la base filosófica del movimiento cooperativo, derivados de las normas que se pusieron a sí mismos los llamados Pioneros de Rochdale. Actualmente la organización.

³ Esquea Gerrero, Enmanuel, (1987). “El Régimen Jurídico Cooperativo en Republica Dominicana”. Santo Domingo, República Dominicana. Editora Amigos del Hogar. pág. 43.

Las Cooperativas están normalmente abiertas a todas aquellas personas que comparten una misma necesidad específica, viviendo o trabajando en la misma comunidad o negociación, cualquiera que sea su raza, religión o creencias. El socio debe ser libre de afiliarse o retirarse de la participación activa, de manera que la organización conserve su carácter de libre y voluntaria.

Los Principios cooperativos aceptados universalmente como los “mandamientos” del cooperativismo constituyen los lineamientos a través de los cuales las Cooperativas difunden y cultivan los valores.

En casi todos los países se han promulgado leyes específicas para regular este tipo de asociaciones.

La Alianza Cooperativa Internacional (ACI), organización que integra a casi todas las Cooperativas existentes en el mundo, consideró necesario uniformar los Principios rectores de estas asociaciones y, tras su vigésimo tercer congreso en Viena en 1966, estableció los Principios que debían regular la actividad de las Cooperativas.

Para comenzar, se va a tratar el Principio de Asociación Libre, en el cual se especifica que la asociación a cualquier tipo de Cooperativa debe ser voluntaria y no existir discriminación por razón de sexo, raza, clase social, afiliación política o creencias religiosas, permitiendo la libre pertenencia de cualquier persona que pueda ser útil a la Cooperativa y esté dispuesta a aceptar sus responsabilidades dentro de la misma.

Este Principio también tiene una serie de consecuencias importantes. Si se aplica de forma estricta, parece incompatible con la existencia de Cooperativas de productores. Es difícil concebir que este tipo de Cooperativas ejerza una política abierta en su totalidad a la incorporación de nuevos socios, puesto que existen multitud de situaciones en las que la Cooperativa no esté interesada en aceptar nuevos miembros.

Las sociedades Cooperativas son organizaciones democráticas. La administración y gestión deben llevarse a cabo de la forma que acuerden los socios. Todos los miembros deben tener los mismos derechos y el mismo poder dentro de la Cooperativa y participar en la toma de decisiones, a este se le llama Principio de Participación Democrática. Las Cooperativas son organizaciones gestionadas democráticamente por los asociados, los cuales participan activamente en la fijación de sus políticas y en la toma de decisiones.⁴ Los hombres y mujeres elegidos para representar y gestionar las Cooperativas son responsables ante los asociados.

El Principio de Remuneración Mínima de Capital, dice que las aportaciones de capital, en caso de estar remuneradas, deben recibir un tipo de interés reducido.

Es el Principio de Distribución Equitativa de los Ingresos que dice que los beneficios económicos que obtenga la Cooperativa pertenecen a los cooperativistas y deben distribuirse evitando que unos socios se beneficien a costa de otros. Esta distribución se hará de acuerdo con la decisión de los cooperativistas pero respetando

⁴ CERDA RICHART, Baldomero. “Doctrina e historia de la Cooperación”. Bosch, Casa Editorial-Urgel, 51 Bis-Barcelona, 1959, Pág. 37.

algunos criterios; en primer lugar, debe destinarse una parte al desarrollo de la Cooperativa; en segundo lugar, reservar otra parte para previsión de gastos extraordinarios y en tercer lugar, distribuir los beneficios entre los cooperativistas en proporción a sus aportaciones a la sociedad.

Uno de los Principios más importantes es el de la Educación Cooperativa, el cual establece que todas las sociedades Cooperativas deben destinar fondos a la formación profesional de sus miembros y empleados, así como a la del público en general para respetar los Principios de cooperación económica y democrática.⁵

Las Cooperativas proporcionan educación y capacitación a los asociados, a los representantes elegidos, a los administradores y a los empleados para que puedan contribuir de forma eficaz al desarrollo de las mismas. Informan al gran público, especialmente a los jóvenes y a los líderes de opinión, sobre la naturaleza y beneficios de la cooperación. Es la regla de oro del cooperativismo.

Todas las organizaciones Cooperativas, con el fin de ser útiles a la comunidad en la que operan y a sus socios, deben cooperar de forma activa con otras Cooperativas a escala local, nacional e internacional, este se conoce como Principio de Cooperación entre Cooperativas.

⁵ Mejia Scarneo, Julio. *“Organización y administración de empresas Cooperativas”*. Unión Panamericana, Secretaria General, Organización de los Estados Americanos, Washington, D.C., 1956.

Todos los Principios han sido enriquecidos con los conceptos de medio ambiente, la participación de las mujeres y juventud, el desarrollo sostenible y las comunicaciones. La sociedad Cooperativa es el resultado de la búsqueda, por parte de los consumidores, para eliminar los intermediarios y por consiguiente, el beneficio capitalista. Por lo tanto, la sociedad Cooperativa es una institución cuya meta es económica.⁶

La cooperación puede ser considerada como una forma de asociación de personas, cuya finalidad fundamental es la racionalización de la vida económica, en el sentido de conducir los hechos económicos en beneficio de la persona, familia y sociedad.

El Principio de la Doble Calidad, como su nombre lo afirma, tiene una consecuencia doble. Y ha sido aceptado por la mayoría de los autores como el Principio fundamental del cooperativismo.⁷ Esta doble calidad es un Principio de orden personal y el asociado debe, por una parte, aportar capital y ser empresario al mismo tiempo, y por la otra parte, debe utilizar los servicios de la sociedad.

Una de las consecuencias de este Principio es que sólo podrán llegar a ser miembros de la sociedad quienes se comprometen a ser clientes y proveedores de la Cooperativa.

⁶ Esquea Guerrero, Enmanuel, Op. Cit. Pág. 16.

⁷ Ghersi, Carlos Alberto. “*Contratos Civiles y Comerciales*”, Tomo I, Tercera Edición, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, Buenos Aires, 1994.

Las Cooperativas dominicanas respetan este Principio al establecer en sus estatutos que la finalidad de la sociedad es la de procurar el mejoramiento social y económico de sus asociados por la acción de todos en un esfuerzo colectivo, aunque por otro lado, obligan a sus asociados a utilizar los servicios de la Cooperativa.

Se debe señalar que el Principio de la doble calidad presenta dos clases de excepciones, las cuales no son suficientes para anular su valor. La primera situación es aquella en la que el asociado no es miembro de la Cooperativa, sino más bien personas que invierten dinero en la sociedad Cooperativa y no tienen la intención de hacer negocios con ella. Esta excepción surge a consecuencia de la necesidad que enfrentan las Cooperativas al comienzo de sus actividades, para reunir capitales, pero que desaparece a medida que la sociedad se desarrolla. La segunda excepción se presenta cuando la sociedad Cooperativa realiza operaciones comerciales con no-miembros. Para algunos autores esta constituye un Principio cooperativo llamado venta al público. Se debe precisar que esas ventas solo se admiten a título excepcional, ya que si las Cooperativas tuvieran por finalidad la venta a no-miembros, no pudieran alcanzar su objetivo principal, que es la eliminación de los intermediarios, pasando entonces a ser ellos mismos verdaderos intermediarios.

El artículo 51 de la ley 127-64 señala que las Cooperativas solo están autorizadas a realizar operaciones con terceros hasta un 40% del total de las operaciones con los asociados y les está prohibido operar con terceros a las Cooperativas de crédito y las de vivienda.

Otro Principio económico de las Cooperativas es La Ristourne. Este se basa en el método de repartición de los excedentes de la sociedad entre los asociados según el monto de las operaciones efectuadas por los asociados con la sociedad.

Para algunos autores la Ristourne constituye el Principio esencial de las Cooperativas, pero debemos aclarar que los asociados deben ser asociados y miembros cooperativistas para que puedan beneficiarse de este Principio.

Las Cooperativas necesitan un capital para comenzar y poder desarrollar sus actividades. En estas solo se recibe un interés limitado por las acciones y beneficios que se distribuyen entre los asociados según las operaciones que hayan efectuado con la sociedad.

La aplicación del interés limitado al capital y de la Ristourne constituye la forma en que las sociedades Cooperativas distribuyen sus beneficios entre sus miembros.

2.1.4 Organigrama General

Es la representación gráfica de los distintos órganos directivos y los niveles dependientes de la Gerencia.

|

La raíz de la estructura jerárquica cooperativa se encuentra en la ley 127, en la cual se fundamenta. En efecto, la referida Ley establece en su Art. 15 como órganos de dirección, administración y control:

- a) Asamblea General
- b) Consejo de Administración
- c) Consejo de Vigilancia
- d) Comité de Crédito
- e) Otros Comités o Comisiones establecidos en el estatuto de cada entidad

Estos organismos sólo tienen asignadas funciones de apoyo logístico, por lo que, aparte de diseñar, conocer y aprobar las políticas, sus funciones se orientan más hacia la supervisión y control de las actividades, específicamente, el Consejo de Vigilancia y el Comité de Crédito, ya que al Consejo de Administración los estatutos le permite autorizar los niveles de gerencias que consideren necesarias para el mejor funcionamiento de la empresa cooperativa.

2.1.4.1 Descripción de funciones

Asamblea General:

La Asamblea General es la autoridad suprema de la Cooperativa y sus acuerdos y resoluciones obligan a todos los asociados presentes y ausentes, siempre que se hubiere tomado de conformidad con estos estatutos y la ley 127, sobre las Asociaciones Cooperativas y sus reglamentos.

La asamblea general de socios no tiene ninguna función en el área administrativa, pero, sus deberes guardan una relación mucho más profunda que cualquier otro situado en el plano operacional, pues es en esta instancia de control donde

se eligen a los tres (3) órganos centrales de dirección (Consejo de Administración, Consejo de Vigilancia, Comité de Crédito) y en donde finalmente deben rendir cuenta todos los órganos administrativos y/o ejecutivos de la cooperativa.

Los tres objetivos de la Asamblea General, son:

- a) Conocer y aprobar el informe anual de cuentas y actividades de los tres (3) consejos.
- b) Seleccionar por medio de votación democrática, aquellos socios que deseen ocupar dirigenciales en cualquiera de los tres (3) órganos centrales; y
- c) Conocer y aprobar las modificaciones requeridas por los estatutos sociales.

Consejo de Administración:

El Consejo de Administración es el órgano ejecutivo de la Asamblea General de Delegados y tendrá la representación de la sociedad. Dentro de las funciones que tiene el Consejo de Administración de una cooperativa está elegir los comités, decidir sobre el traspaso y devolución de los certificados de aportaciones y sobre la admisión o renuncia de los socios, determinar el monto y naturaleza de las fianzas que deben presentar los funcionarios y empleados que custodian y manejan fondos, fijar las normas prestarías, cuantías, plazos máximos, interés y naturaleza de garantías.

Presidente:

Dentro de las funciones principales están:

- a) Vigilar el fiel cumplimiento de los estatutos y los reglamentos existentes, y hacer que se cumplan las decisiones tomadas por la asamblea general, sean ordinarias o extraordinarias.
- b) Presidir todos los actos oficiales de la cooperativa y ostentar la representación de la sociedad.
- c) Iniciar actividades que redunden en un mejor servicio para los socios.

Vicepresidente:

- a) El vicepresidente tendrá las funciones y deberes asignadas al Presidente, y asumirá sus funciones en ausencia, fallecimiento o renuncia de éste;
- b) Dirigir el comité de educación.

Secretario/a:

- a) Llevar al día las actas de todas las sesiones del Consejo de Administración y de la Asamblea General y el libro de registro de los socios.
- b) Custodiar el sello de la cooperativa y los libros correspondientes.
- c) Desempeñar otras labores que le sean asignadas por el Consejo de Administración dentro de las limitaciones de estos estatutos.

Tesorero/a:

El tesorero es el administrador general de la cooperativa en ausencia del gerente, que custodia la documentación y valores de la cooperativa.

Consejo de Vigilancia:

El Consejo de Vigilancia ejercerá la supervisión y fiscalización de las actividades de la sociedad y tendrá derecho a veto, sólo con el objetivo de que el Consejo de Administración reconsidere la resolución vetada.

Comité de Crédito:

La labor de este comité es de suma importancia para la institución, ya que de él depende la utilización del activo generador de ingresos y su recuperación; cuyo objetivo es arbitrar todas las solicitudes de crédito de los socios, excepto aquellas de los consejos del mismo Comité (que son conocidas y aprobadas en reunión conjunta con los consejos de administración y vigilancia), de suerte tal, que los prestamos supongan altas posibilidades de recuperación y bajos niveles de riesgos.

Comité de Educación:

La comisión ejercerá sus funciones de acuerdo a la política educativa definida por el Consejo de administración elaborando un plan de trabajo para el período en cuestión.

Auditor Interno:

Es el encargado de fiscalizar todas las operaciones realizadas por la cooperativa. Depende directamente del Consejo de Administración.

Gerencia General:

El gerente general es el titular responsable ante el Consejo de Administración de la buena marcha de los negocios de la cooperativa. Este ejecutivo es el responsable final de todas las actividades realizadas por la cooperativa junto al Consejo de Administración. Asimismo, tiene la obligación de facilitar por todos los medios posibles las actividades del Consejo de Vigilancia y del Comité de Crédito.

Contador General:

El contador (a) General es la persona que debe mantener un adecuado sistema de registro de las operaciones, que permita elaborar informaciones financieras oportunas y confiables para la toma de decisiones

2.1.5 Marco legal de las Cooperativas

Las cooperativas en la República Dominicana que sirven a más de tres millones de ciudadanos y ciudadanas directa e indirectamente, están protegidas en la Constitución recién modificada en enero del 2010. El artículo 233 incentiva y protege el desarrollo de las cooperativas, algo sumamente importante. Esa protección constitucional a las cooperativas es un triunfo de todo el movimiento cooperativo, de los legisladores que apoyan el cooperativismo y de toda la nación.

Las Cooperativas en la República Dominicana están amparadas bajo la Ley 127-64 de Sociedades Cooperativas, la cual establece los requerimientos para las cooperativas.

2.1.6 Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo (IDECOOP)

Es una corporación autónoma del Estado con personalidad Jurídica, patrimonio independiente y duración ilimitada, con todos los atributos inherentes a tal calidad, la cual es una Institución de plena capacidad para contratar y adquirir derechos y contraer obligaciones. Tiene como función promover, educar, tecnificar y fiscalizar el Movimiento Cooperativo a nivel nacional. Es una institución encargada de fomentar el modelo de desarrollo cooperativo en la República Dominicana. Se creó en base a la Ley 31 del 25 de octubre del año 1963, según Gaceta No. 8803, del 6 de noviembre del 1963.

Misión

Fomentar el desarrollo del Movimiento Cooperativo Dominicano, promoviendo nuevas sociedades cooperativas y fortaleciendo las ya existentes.

Visión

Ser un organismo regulador del Movimiento Cooperativo que fomenta y fortalece social y económicamente el sector con eficiencia y competitividad contando con solidez institucional.

Valores

1. Ejercicio de la autoridad que poseemos por ley y que desarrollamos efectivamente para promover y consolidar el liderazgo en el Movimiento Cooperativo y a lo interno de nuestra institución.

2. Proyectar un compromiso de cooperación y motivación para impulsar la integración a la cooperativa y la actividad productiva.
3. Lograr una capacitación y formación más efectiva para las instituciones cooperativas.
4. Promover la democracia hacia el interior de la cooperativa y la participación equitativa de sus asociados.
5. Impulsar la participación económica equitativa y/o igualitaria de todos sus afiliados.
6. Tener un comportamiento ajustado a un orden moral y ético basado en los principios cooperativos.
7. La vocación de servicio es el activo intangible más importante que los caracteriza.
8. El fundamento de nuestro servicio es ofrecer un producto de calidad, basado en el trabajo de equipo interdisciplinario.
9. Creemos que la alianza estratégica con los sectores que inciden en el cooperativismo facilita la integración y evita la dispersión de esfuerzos y recursos.

Objetivos

- 1.- Promover la aplicación de los recursos humanos y económicos del Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo (IDECOOP), para el fortalecimiento del Movimiento Cooperativo.
- 2.- Apoyar y fortalecer los organismos de integración del Cooperativismo existente y crear los que sean necesarios.
- 3.- Implementar una estrategia que dé apertura y participación a todos los sectores del Movimiento Cooperativo.

- 4.- Formular los proyectos de fortalecimiento institucional y aquellos que sean demandados por el Movimiento.
- 5.- Seguimiento y monitoreo de los planes y proyectos de la institución.
- 6.- Formular y controlar el presupuesto anual de la institución.
- 7.- Establecer una estrategia para el fomento, desarrollo integral y crecimiento de las cooperativas.
- 8.- En este proceso, el IDECOOP ejecutará proyectos que contribuyan con el desarrollo integral de las cooperativas y que sustenten la seguridad social para el referido sector.

Propósitos

1. Promover el desarrollo y el crecimiento del Sector Cooperativo, con mira a su integración en el proceso de globalización y liberación de la economía.
2. Desarrollar planes de formación gerencial, especialización y tecnificación de los recursos humanos.
3. Asesorar sistemáticamente a las cooperativas en el área de contabilidad y administración acorde con las necesidades.
4. Replantear el rol del IDECOOP en el Sector Cooperativo con mira a un fortalecimiento institucional y poder, aplicar políticas públicas en el Sector Cooperativo.

2.2 Formación de una Cooperativa

Las cooperativas surgen para dar respuesta a la necesidad o problemática común de un grupo de personas de un sector profesional o de una comunidad, en su conjunto.

Quienes se motivan a crear una sociedad cooperativa deben dar los pasos que la Ley establece para constituirse legalmente y estar plenamente convencido que desean resolver la situación que les afecta mediante una cooperativa. El proceso organizativo de una cooperativa comienza cuando existe un grupo de personas que conscientes de sus necesidades comunes se plantean resolverlas mediante una forma legal y ordenada.

El IDECOOP tiene como política la promoción de cooperativas, especialmente en sectores de zonas de pobreza. Además entiende solicitudes de personas, instituciones o comunidades que desean formar una asociación cooperativa, en ambos casos es importante realizar una evaluación diagnóstica.⁸

Luego que el grupo tiene la decisión debe realizar varias tareas, las cuales divididos en cinco (5) fases, en cada una se detalla las tareas que se deben realizar. La duración del proceso de incorporación varía de acuerdo a la capacidad, interés y disciplina del grupo; sin embargo el IDECOOP establece un período de tres (3) meses como tiempo promedio para agotar todas las fases.

Fases:

1. Recepción y evaluación.
2. Organizativa
3. Asamblea Constituyente
4. Remisión de documentos para la incorporación o legalización

⁸ Beltré, Rommel y Luperón, Germania (2006). *Manual revisado para la formación y desarrollo de una cooperativa*. Santo Domingo. Pág. 2

2.2.1 Recepción y Evaluación

Luego que el Centro Regional reciba la solicitud de la conformación de una cooperativa, las tareas que el técnico del Centro Regional debe agotar son las siguientes:

a) Evaluar la pertinencia de la cooperativa, este punto es de vital importancia para tratar de impedir que personas que no tengan sus objetivos basados en los valores de cooperación y ayuda mutua formen cooperativas que no estén conforme al espíritu de la Ley 127 y los Valores y Principios cooperativo.

Los aspectos a evaluar son los siguientes:

- Factor socio-económico.
- Perfil de quienes integraran la cooperativa.
- Capacidad para asumir responsabilidades.
- Identificar tipos de servicios y la capacidad para usarlo y administrarlos.
- Capacidad de administrar su Cooperativa.
- Disponibilidad de tiempo para reuniones y capacitación.
- Niveles de ingresos.
- Condición de la comunidad o institución donde estará instalada la cooperativa.
- Posibilidad de hacer negocios e inversiones.

b) Luego de hacer este levantamiento de información el técnico debe realizar un informe a su superior inmediato.

c) La dirección Regional debe comunicar a los solicitantes si su solicitud fue aprobada o no donde explique las razones. Si la evaluación realizada al grupo solicitante presenta

como resultado la viabilidad para la formación de un grupo cooperativo se procederá con el 2da. Fase.

2.2.2 Organizativa

Teniendo la certeza de que las personas están convencidas de lo que desean, el técnico inicia las tareas con reuniones de orientación al grupo, y proporcionado la mayor información que requieran, así como información de las responsabilidades del comité gestor, Ley cooperativa, organismos que intervienen en el sector cooperativo, etc. Realizar con el grupo un plan de trabajo, con un cronograma o ruta crítica de actividades.

Las tareas principales en esta fase son:

1. Formación del Comité Gestor

El comité funciona como una directiva provisional del grupo, se encargará de realizar un plan de trabajo para dirigir el proceso de organización de la cooperativa hasta la asamblea constituyente. Los integrantes del mismo deben oscilar entre cinco a nueve (5 - 9) personas. El plan de trabajo debe incluir el presupuesto para los gastos y un cronograma de actividades. Para mayor funcionabilidad se sugiere dividir en las siguientes comisiones de trabajos: a) educación y promoción b) capitalización, c) estatuto y d) negocios.

2. Capacitación Implementación del plan de Educación y Capacitación

La educación es la regla de oro en el cooperativismo, tanto la Ley 127/64 como los Principios cooperativos dan mandatos claro sobre la obligatoriedad de educación en

la cooperativa. No se puede realizar la solicitud de incorporación si los y las socias no tienen los conocimientos básicos en cooperativismo. Una vez formado el Comité Gestor, se procede a la programación e implementación del plan de educación; el cual debe incluir los siguientes módulos:

- I. Origen e Identidad.
- II. Legislación Cooperativa y funcionamiento de la estructura de la Cooperativa.
- III. Administración y planificación.
- IV. Liderazgo y rol de los dirigentes.

3. Elaboración del estatuto de la cooperativa.

Una vez dada a conocer al grupo los aspectos de la Ley 127 y su reglamento de aplicación, el técnico procede, en coordinación con los participantes a la formulación del anteproyecto de estatutos, el cual debe ser discutido y analizado con todos los socios. Este proceso debe contar con la Asesoría del departamento legal.⁹

Todo ante proyecto debe contener los siguientes elementos:

- a. Nombre y Domicilio.
- b. Radio de acción.
- c. Características de la cooperativa.
- d. Objetivo.
- e. Vinculo de los integrantes.
- f. Aportaciones de los socios.

⁹ Beltré, Rommel y Luperón, Germania (2006). *Manual revisado para la formación y desarrollo de una cooperativa*. Santo Domingo. Pág. 5

- g. Cuota de inscripción.
- h. Valor de los certificados.
- i. Mínimo de ahorro.
- j. Capital inicial de trabajo.
- k. Logo de la cooperativa.
- l. Definición de las reservas.
- m. Período fiscal (ver resolución del Consejo de Directores del IDECOOP).

4. Plan de capitalización

Como parte de la organización administrativa hay que definir la forma y los aportes para la capitalización con la que las cooperativas deben iniciar. Este proceso se trabaja antes de la elaboración de los estatutos, ya que esta información tiene que estar contenida en el texto de los mismos (cuotas de admisión, certificados de aportación, ahorros, otras actividades y apertura de cuenta bancaria).

2.2.3 Asamblea Constituyente

La Asamblea Constituyente debe contener:

- a. Reuniones de coordinación para preparar la asamblea
- b. Convocatoria
- c. Participación de socios en la asamblea
- d. Redacción Acta de la asamblea constituyente

En cuanto a la organización administrativa se debe:

- a. Instalar una oficina.
- b. Instalar el sistema de contabilidad.
- c. Elaborar el manual de procedimientos.
- d. Dar seguimiento para que se nombre el personal administrativo.
- e. Elaborar la política de servicios.

2.2.4 Remisión de documentos para la incorporación o legalización

Los siguientes documentos deben ser enviados para la incorporación de la Cooperativa:

1. Carta de solicitud de incorporación, dirigida al presidente de la República, vía el Presidente Administrador del IDECOOP, ésta debe estar firmada por el Secretario del consejo de Administración.
2. Convocatoria a la Asamblea Constituyente.
3. Acta de la asamblea constituyente.
4. Relación de socios participantes en la asamblea constituyente.
5. Certificación del secretario actuante en la Asamblea de que las firmas de los socios son las que acostumbran a usar.
6. De la Dirección Regional, firmada por el Director.
7. Estatuto firmado por los socios participantes en la constituyente (mínimo 15 socios).
8. Oficio del Departamento Legal del IDECOOP, con el visto bueno del estatuto.
9. Estudio de viabilidad.
10. Nómina general de socios con sus datos generales.
11. Certificaciones:

- a) Constancia de que se llenaron los procedimientos establecido por la Ley 127, en su reglamento de aplicación Art.6 – i -5. Este documento debe estar firmado por el técnico a cargo.
- b) De la Sub-administración de Planificación.
- c) Asistencia Técnica.

12. Carta del banco que evidencie los fondos del grupo (Art. 6-i-6 ley 127).

13. El expediente debe ser encuadernado en un material resistente un (1) original y seis (6) copias, estar identificados con el logo del grupo cooperativo o el logo del cooperativismo, y enviar por las vías correspondientes al Departamento Legal.

Una vez remitido el expediente, dar el seguimiento necesario hasta que salga el decreto de incorporación. El técnico debe continuar la asesoría al grupo. Luego de la entrega del decreto asegurarse de que se llenen los siguientes requisitos:

- Relación de los integrantes de los órganos de administración y control con sus generales.
- Que el Centro Regional tenga una copia del decreto de incorporación.
- Llenar formulario de traspaso de grupo cooperativo a cooperativa incorporada.
- Incluirla en la estadística del Centro Regional.
- Asesorar para que se cumpla la Ley 127 y su Reglamento de aplicación.

2.3 El Sector del Transporte Informal

El transporte en la República Dominicana se ha desarrollado en función de las necesidades que la población y el aparato productivo dominicano le han planteado en materia de movilización, ya que éste es uno de los aspectos claves en el desarrollo de las naciones, puesto que en la medida en que personas y mercancías se puedan movilizar libremente y en óptimas condiciones por su territorio, así mismo se promueve el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

El uso del término informal como sinónimo de irregularidad es asimismo cuestionable, porque en la mayoría de los casos el transporte informal es pasible de algún tipo de reglamentación. Pero también porque la tolerancia a transgresiones a la normativa es un común denominador, sea para el transporte formal como para el informal. Ni la sujeción a una norma nueva o “no convencional”, ni su incumplimiento, habilitan la calificación conceptual del tipo de servicio como informal.

Son más recientes denominaciones que apuntan al tipo de unidad económica y en particular a su tamaño. Término como motoconcho, indica que la prestación de este tipo de servicios tiene capacidad intermedia entre el auto particular y el servicio público. Desde esta perspectiva hay consenso en que se trata de unidades productivas privadas y autónomas de pequeño tamaño, que ofrecen servicios irregulares y de baja calidad, por y para sectores de bajos ingresos, típicos de ciudades subdesarrolladas.

Este es el punto de partida adoptado por el trabajo. Por ello, estos servicios genéricamente denominados “informales”, se conciben como “alternativos” a la red regular de transporte público. En el sentido de manifestar un proceso de reestructuración de la movilidad en la fase del capitalismo avanzado, que acompaña las reestructuraciones de la ciudad y la economía. Reestructuración tendiente a flexibilizar la forma “industrial” de producción del transporte urbano de pasajeros, representada por los servicios públicos convencionales y regulares. El transporte informal es interpretado, pues, como una forma post industrial de producción del transporte urbano de pasajeros.

De este modo, es posible distinguir dos modelos básicos de gestión del autotransporte urbano de pasajeros. Uno denominado convencional (o tradicional), caracterizado por la producción de servicios regulares y frecuentes sobre recorridos fijos mediante tecnologías uniformes de alta capacidad a cargo de empresas mercantiles (públicas o privadas) de medianas a grandes con derechos de operación monopólicos a nivel de ruta. Otro denominado informal, caracterizado por la producción de servicios con una amplia variedad (tanto en recorrido como en condiciones operativas), mediante tecnologías diversas y generalmente de pequeña y media capacidad, a cargo de prestadores individuales (choferes dueños).

La denominación de transporte "informal", pues, comparte aspectos observados por las distintas definiciones existentes en la literatura especializada. Se entiende por tal una prestación efectuada por particulares y ajena al régimen de servicio público, aunque no por ello necesariamente ajena a la reglamentación del estado.

2.3.1 Cadena Productiva del Transporte Informal

El transporte informal se constituye en una cadena de producción de servicios, compuesta fundamentalmente por tres elementos:

1. Usuario del servicio.
2. Empresa de transporte.
3. Propietario del vehículo.

Estos tres elementos se pueden relacionar directamente con los conceptos de cliente, empresa productora y equipos de producción. Se deben tener en cuenta los elementos complementarios, denominados servicios conexos.

2.3.2 Causas del Transporte Informal

El transporte de pasajeros informal o clandestino surge por ineficiencia del transporte público formal y por déficit de gestión de los gobiernos municipales. Por lo general se ataca a los servicios no regulados del transporte, pero no se actúa sobre las razones básicas que generan dichos servicios. Las decisiones que se pueden tomar son:

- 1) Regularizar el transporte informal en forma amplia.
- 2) Regulación con limitaciones.

Existe una demanda insatisfecha en términos de la calidad de transporte especialmente en lo que se refiere a:

- a. Caracterización de los vehículos.

- b. Tiempos de viaje.
- c. Seguridad en el trayecto.
- d. Tratamiento personalizado.

Estos elementos mencionados anteriormente además de los siguientes aspectos macroeconómicos, provocan el transporte informal:

- a. Altos niveles de desempleo: reducción del sector público, cambios en los procesos productivos.
- b. Fácil acceso al crédito y baja del precio de los vehículos.
- c. Incremento en tarifas del transporte público.
- d. Costos diferenciados de la ilegalidad.
- e. Márgenes atractivos de rentabilidad.

2.3.3 Transporte Informal en la ciudad de Puerto Plata

El sector transporte se encuentra afectado por problemáticas particulares. El servicio brindado es considerado por los usuarios como inadecuado. A esta situación se suma que las unidades del servicio se encuentran muy deterioradas, con el agravante de que la infraestructura vial es deficiente y existe un descontrol en las tarifas cobradas, así como una creciente inseguridad ciudadana.

De acuerdo al Ayuntamiento de Puerto Plata durante el año 2008 existían los siguientes tipos de transporte, dividido en transporte urbano, transporte interurbano y transporte de carga.

Transporte Urbano, Interurbano y de Carga	
Urbano	Unidades
Carros	150
Mini-Micro Bus	70
Motoconchos	3000
Inter-urbano	
Carros	592
Camionetas	15
Mini-Micro Bus	27
Autobuses	21
De carga	180
Camiones Volteo	70
Camiones Remolque	270

2.4 Programa de Administración para una cooperativa del sector informal

2.4.1 Socios Fundadores

Para pertenecer a una Cooperativa se requiere:

- a) Ser mayor de edad o legalmente emancipado, excepto si se trata de los miembros de las Cooperativas Juveniles y de las Cooperativas de Crédito y Ahorro;
- b) Reunir los requisitos y condiciones exigidos en esta Ley, su Reglamento y los Estatutos de la Sociedad.¹⁰

¹⁰ Ley 127-64 sobre Cooperativas. Santo Domingo. Artículo 11.

Pueden formar parte de las Cooperativas las personas jurídicas que no persigan fines de lucro y cuyos propósitos mantengan afinidad con los del Movimiento Cooperativista.

No se podrán constituir en forma cooperativas, ni se le concederá personalidad jurídica, a ningún grupo de personas físicas o morales, excepción esta última de las propias cooperativas, que tengan el propósito de servir de intermediarios lucrativos entre consumidores y productores en la fase de distribución de bienes y servicios dentro del proceso económico.

El asociado dimitente o excluido por cualquier causa no tiene derecho a las reservas ni a la valorización del capital; sino únicamente al monto de sus certificados de aportación y a la parte proporcional del excedente acumulado por el uso que haya hecho de la sociedad hasta el momento en que su retiro haya sido aprobado.

2.4.2 Aportes de los miembros

De acuerdo al artículo 37 de la Ley 127-64 el Capital de las sociedades se integrará con las aportaciones de los asociados, con los donativos que reciban y con los porcentajes de rendimiento que se destinen para aumentarlo. Estas aportaciones podrán hacerse en efectivo, bienes, derechos o trabajo; estarán representadas por certificados que serán nominativos indivisibles, de igual valor y sólo transferibles por acuerdo del Consejo de Administración y en las condiciones que determinen los Estatutos. No podrán valorizarse como aportaciones los trabajos realizados por los promotores y

destinados a conseguir la organización de la cooperativa.

El interés que devengará cada certificado de aportación o cuota parte de capital totalmente pagada y no retirada antes del cierre del ejercicio, no excederá del 5% anual pagadero de los excedentes de cooperativa según balance general del cierre de operación. El interés se calculará a partir del día primero del mes siguiente en que se efectúo el pago total del certificado de aportación. El tipo de interés a pagarse será fijado por la Asamblea General según recomendación del Consejo de Administración y de acuerdo con los resultados del balance al cierre de operación.

Cada socio deberá aportar por lo menos el valor de un certificado de aportación del total del capital suscrito para ser considerado socio con todos los derechos y obligaciones correspondientes. El Consejo de Administración determinará la forma y pago de los certificados de aportación adicionales para cada socio. El Estatuto de la cooperativa establecerá la forma en que se evidenciará la aportación del socio, bien sea mediante anotaciones en una libreta especial o por la emisión de certificados de aportación o libretas representativas de las aportaciones de capital y en proporción del capital total de cada socio. El Estatuto de la Cooperativa proveerá del capital total de cada socio. El Estatuto de la Cooperativa proveerá el procedimiento a seguirse.

Los certificados de aportación, depósitos, participaciones y derechos de cualquier clase correspondiente a los asociados, quedan vinculados desde su origen a favor de la cooperativa por las obligaciones que los asociados hayan contraído con ésta.

2.4.3 Servicios a ofrecer

Las cooperativas, según su clasificación, pueden prestar servicios especializados, como de ahorro y crédito, salud, vigilancia y seguridad privada, transporte, agropecuarios, entre otros. Estas cooperativas se organizan para atender una necesidad específica, correspondiente a una sola rama de actividad económica, social o cultural.

Por otra parte, la ley permite la existencia de cooperativas multiactivas, es decir aquellas que se organizan para atender varias necesidades mediante concurrencia de servicios a través de secciones independientes, como por ejemplo vivienda, ahorro, crédito y educación; y de cooperativas integrales cuyo objeto social está encaminado a la prestación de dos o más actividades conexas y complementarias entre sí, de producción, distribución, consumo y prestación de servicios.

Igualmente, cualquiera sea la naturaleza y clase de la cooperativa, ésta puede ofrecer en forma complementaria servicios de previsión, asistencia y solidaridad para sus miembros.

La Cooperativa del Transporte Informal para el Motoconcho estará enfocada en ofrecer servicios de ahorros, salud, asistencia social, educación y financiamiento, entre otras actividades referentes al servicio de cooperativismo.

CAPITULO III. METODOLOGIA Y PROCEDIMIENTO

3.1 Tipo de investigación

El diseño de esta investigación se ha seleccionado con el propósito de responder las preguntas planteadas y cumplir con los objetivos del estudio.

El tipo de investigación utilizado es de naturaleza descriptiva, y en este tipo de estudio se busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

Los estudios descriptivos medirán de manera más bien independiente los conceptos o variables con los que tiene que ver, aunque pueden integrar las mediciones de cada una de dichas variables para decir cómo es y se manifiesta al fenómeno de interés. En resumen, en la investigación descriptiva no se manipula ninguna variable, es decir, sólo se observan y se describen los fenómenos.

Por otro lado, esta es una investigación cuantitativa se midieron las variables en un determinado contexto, las cuales se analizaron utilizando métodos estadísticos y se establecieron conclusiones con relación a los objetivos planteados.

3.2 Métodos

El método que se aplicó en esta investigación es inductivo porque se formuló una propuesta para una cooperativa para el sector del transporte informal a partir de la

observación de la situación actual de este sector. En este método inductivo a partir de la observación repetida de los acontecimientos relacionados al transporte informal en la ciudad San Felipe de Puerto Plata se llegará a una conclusión general.

3.3 Técnicas de recolección de datos e información

Para la recolección de los datos en esta investigación se utilizaron dos tipos de fuentes de información:

Fuentes primarias, que son los choferes del transporte informal en Puerto Plata y las Cooperativas instaladas en la ciudad.

Fuentes secundarias, que es a través de la revisión bibliográfica, revistas, folletos, proyectos realizados, así como también otros tipos de investigaciones relacionadas a las cooperativas de servicios múltiples.

3.4 Descripción y validación de los instrumentos

Para la realización de este estudio se diseñaron dos cuestionarios con preguntas cerradas y limitadas con opciones múltiples. Uno que fue aplicado a las cooperativas instaladas en Puerto Plata y el otro que se les aplicó a los choferes del transporte informal en el casco urbano de Puerto Plata.

El cuestionario que se aplicó a las cooperativas constaba de nueve (9) preguntas ya que cada indicador de las variables contestaba las preguntas de la investigación. El

cuestionario que se les aplicó a los choferes del transporte informal consistió en nueve (9) preguntas cerradas.

3.5 Procedimientos

Para la aplicación del cuestionario aplicado a las cooperativas, se siguió el siguiente procedimiento:

- a. Se ubicaron las cooperativas en la ciudad de Puerto Plata.
- b. Se pusieron en contacto con la gerencia de las mismas.
- c. Se concertaron citas para las entrevistas.

Para el cuestionario a los choferes del transporte informal, se siguió el siguiente procedimiento:

- a. Se contactaron las asociaciones de motoconchos.
- b. Se determinó la cantidad de paradas de motoconchos, las cuales ascienden a 56 de acuerdo a datos suministrados por el Ayuntamiento de Puerto Plata.
- b. En eligieron las paradas principales (Zona Franca, Entrada Costambar, San Marcos, UTESA, La Javilla, Villa Progreso, Padre las Casas, Hospital Ricardo Limardo, Supermercado José Luis, Estadio José Briceño, Tienda Jiménez, Parque Independencia, Supermercado Tropical, Multicentro La Sirena, Long Beach, Plaza Turisol.
- c. Se eligió un día específico para poder localizar a los motoconchos.
- c. Se les aplicó el cuestionario.

3.6 Plan de Análisis

Cada uno de los cuestionarios que se aplicó fue procesado y manejado de forma adecuada. Los datos que se obtuvieron por cada pregunta fueron analizados individualmente, los cuales se presentaron mediante tablas y gráficos. Luego se presentaron los resultados finales y las recomendaciones de lugar.

3.7 Universo y Muestra

La población de este estudio la componen:

- a. Por un lado las tres (3) cooperativas instaladas en la ciudad de Puerto Plata.
- b. Por el otro lado, de acuerdo al último censo que se realizó de los choferes del transporte informal habían alrededor de 3,000 motoconchos.

En el primer grupo de las cooperativas, la muestra es la misma población. En el caso de los choferes del transporte informal, la muestra se ha seleccionado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 \cdot a \cdot b \cdot N}{N \cdot e^2 + Z^2 \cdot a \cdot b}$$

En donde:

n = Tamaño de la población

Z = Nivel de confianza 1.96

a = Variabilidad positiva 0.50

b = Variabilidad negativa 0.50

e = Precisión o error de estimación 0.05

N = Tamaño 3,000

Sustituyendo:

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5) (0.5) 3000}{(3000) (0.05)^2 + (1.96)^2 (0.5) (0.5)}$$

$$n = \frac{(3.84) (750)}{7.5 + 0.96} = \frac{2880}{8.46} = \mathbf{336 \text{ choferes de motoconchos}}$$

3.8 Operacionalización de las variables

Objetivos Específicos	Variables	Definición de variables	Indicadores	Objetivos de los indicadores	Fuentes
1. Evaluar las condiciones de las cooperativas actuales en la ciudad de Puerto Plata..	1.1 Condiciones	1.1.1 Es el escenario actual de las cooperativas instaladas en la ciudad de Puerto plata.	1.1.1.1 Tipos 1.1.1.2 Ubicación 1.1.1.3 Beneficios	1.1.1.1.1 Determinar a qué clase de cooperativa pertenecen. 1.1.1.1.2 Identificar el lugar dónde están ubicadas. 1.1.1.1.3 Evaluar los beneficios que le ofrece a sus miembros	1.1.1.1.1 Cuestionario aplicado a las Cooperativas en Puerto Plata. 1.1.1.1.2 Cuestionario aplicado a las Cooperativas en Puerto Plata. 1.1.1.1.3 Cuestionario aplicado a las Cooperativas en Puerto Plata.
2. 2. Determinar el grado de contribución que tendría la cooperativa del transporte informal para sus miembros.	2.Grado de contribución	2.1.1 Se refiere a los beneficios que aportarían a los miembros y a la comunidad.	2.1.1.1 Plan de Ahorros 2.1.1.2 Acceso al crédito 2.1.1.3 Asistencia social	2.1.1.1.1 Evaluar en qué grado contribuirían al ahorro de sus miembros. 2.1.1.1.2 Evaluar de qué forma los miembros tendrían acceso a los créditos. 2.1.1.1.3 Analizar de qué forma se brindaría asistencia social a sus miembros.	2.1.1.1.1 Cuestionario aplicado a los choferes del transporte informal. 2.1.1.1.2 Cuestionario aplicado a los choferes del transporte informal. 2.1.1.1.3 Cuestionario aplicado a los choferes del transporte informal.
3. Analizar los requisitos principales que se necesitan para la creación de una cooperativa dirigida al sector de transporte informal.	3.1 Requisitos principales	3.1.1. Son las exigencias que establece las leyes para la creación de una cooperativa dirigida al transporte informal en Puerto Plata.	3.1.1.1 Comité gestor 3.1.1.2 Estatutos de la cooperativa 3.1.1.3 Asamblea Constituyente	3.1.1.1.1 Analizar las funciones de este comité. 3.1.1.1.2. Evaluar los elementos que se deben contemplar en la elaboración de los estatutos. 3.1.1.1.3 Analizar la gestión que se debe realizar para la incorporación final de la cooperativa.	3.1.1.1.1 Fuentes Bibliográficas acerca de la administración 3.1.1.1.2 Fuentes Bibliográficas acerca de la administración 3.1.1.1.1. Fuentes Bibliográficas acerca de la administración

CAPITULO IV. PRESENTACION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 Interpretación del instrumento aplicado a las cooperativas en la ciudad de Puerto Plata

Tabla No. 1

Tipo de Cooperativa

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
De ahorros y créditos	2	75%
De consumo		
De producción y trabajo	1	50%
Otros		
Total	2	100%

El 75% de las cooperativas en la ciudad de Puerto Plata son de ahorros y créditos y el 25% de producción y trabajo.

Tabla No. 2

Ubicación de la Cooperativa

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Centro de la ciudad	3	100%
Playa Dorada	-	-
Costambar y Cofresí	-	-
Total	3	100%

Referente a la ubicación de las Cooperativas en la ciudad de Puerto Plata, el 100% está ubicado en el centro de la ciudad.

Tabla No. 3

Influencia de la Ubicación

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Mucho	3	100%
Algo	-	-
Poco	-	-
Nada	-	-
Total	3	100%

El 100% de las Cooperativas entrevistadas considera que la ubicación de sus instalaciones influye mucho.

Tabla No. 4

Beneficios a sus miembros

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Mayor desarrollo de sus actividades	-	-
Adquisición de bienes y servicios	1	25%
Mayor fuerza institucional	-	-
Financiamiento	2	75%
Capacitación	-	-
Total	3	100%

El 75% de las Cooperativas entrevistadas en la ciudad de Puerto Plata manifiesta que el mayor beneficio que tienen sus miembros es el acceso a financiamientos y el 25% expresa que es la adquisición de bienes y servicios.

4.2 Interpretación del instrumento aplicado a los choferes del transporte informal

Tabla No. 5

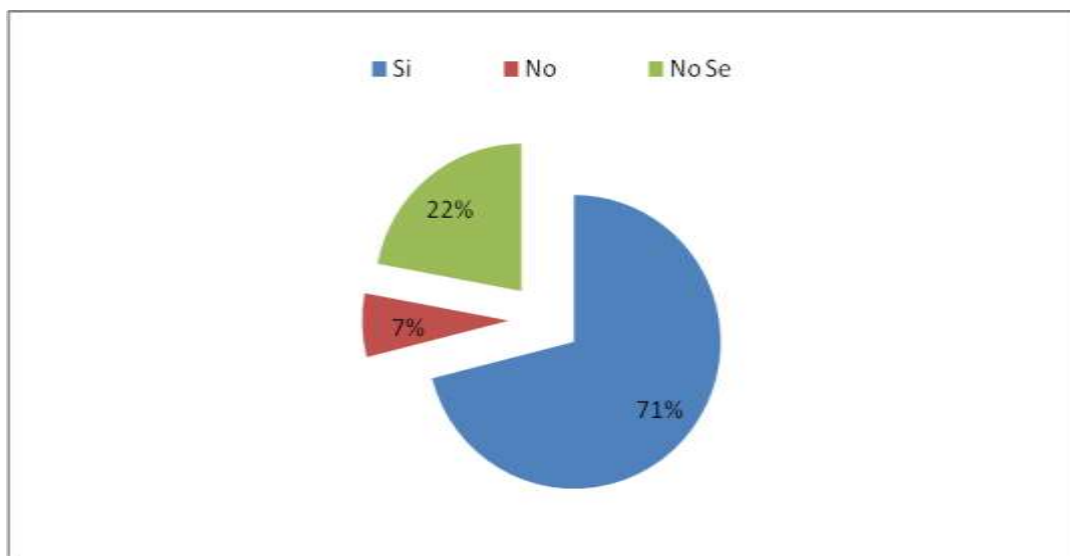
Conocimiento de las cooperativas

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Mucho	73	22%
Algo	104	31%
Un Poco	138	41%
Nada	21	3%
Total	336	100%

El 41% de los choferes encuestados conocen un poco acerca de las cooperativas, el 31% conocen algo, el 22% conoce mucho y el 3% no tiene ningún conocimiento.

Gráfico No. 1

Interés en pertenecer a una Cooperativa de Servicios Múltiples



El 71% de los choferes del transporte informal encuestados manifiesta que le interesa pertenecer a una Cooperativa de Servicios Múltiples, el 22% no sabe y el 7% opina que no le interesa.

Tabla No. 6

Contribución de las Cooperativas a planificar los ahorros

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Seguro que sí	203	60%
Quizás	90	35%
No	14	5%
Total	336	100%

El 60% de los choferes de transporte informal considera que las cooperativas contribuye a planificar los ahorros, el 35% manifiesta que quizás y el 5% expresa que no.

Gráfico No. 2

Acceso a los créditos con una cooperativa para el transporte informal



El 69% manifiesta que con la creación de una cooperativa para el transporte informal en Puerto Plata se tendría acceso a los créditos, el 27% opina que a veces y el 4% expresa que en nada le ayudaría.

Tabla No. 7

Forma de acceder a los créditos

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Crédito Personal	196	69%
Crédito para vehículos (Prendarios)	118	27%
Crédito para la vivienda (con fines solidarios)	22	4%
Total	336	100%

El 69% considera que tendría acceso al crédito personal, el 27% manifiesta que al crédito para vehículos y el 4% opina que crédito para la vivienda.

Gráfico No. 3

La cooperativa debe garantizar el acceso a los diferentes créditos



El 57% de los choferes del transporte informal en Puerto Plata considera que siempre la cooperativa debe garantizar el acceso a los créditos en las diferentes formas, el 24% opina que algunas veces, el 17% dice que casi siempre y el 2% opina que nunca.

Tabla No. 8

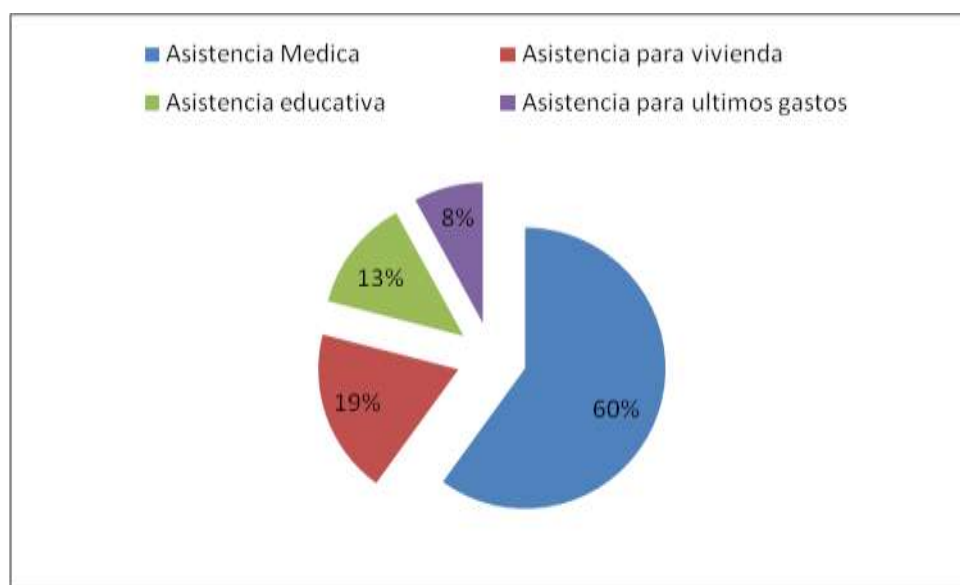
Cooperativa orientada a programas sociales para sus miembros

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	246	73%
Casi siempre	20	5%
Algunas veces	60	18%
Nunca	10	4%
Total	336	100%

El 73% de los encuestados manifiesta que siempre la cooperativa debe estar orientada a tener programas sociales para sus miembros, el 18% opina que algunas veces, el 5% expresa que casi siempre y el 4% opina que nunca.

Gráfico No. 4

Programación de asistencia social son necesarios en una cooperativa para el sector informal.



En referencia a los programas de asistencia social que serían necesarios implementar en una cooperativa para el sector del transporte informal en Puerto Plata, el 60% considera que la asistencia médica, el 19% expresa que la asistencia para la vivienda, el 13% asistencia educativa y el 8% opina que asistencia para últimos gastos.

Tabla No. 9

Grado de contribución de las cooperativas al transporte informal en la calidad de vida de sus miembros

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	237	71%
A Veces	88	26%
En nada	12	3%
Total	336	100%

El 71% de los choferes del sector informal expresa que siempre el plan de asistencia social de las cooperativas contribuye a mejorar la calidad de vida de sus miembros, el 26% dice que a veces lo hace y el 3% opina que en nada contribuye.

CONCLUSIONES

A continuación se presentan las conclusiones arribadas luego de la realización de esta investigación acerca de la creación de una cooperativa del transporte informal en la ciudad de Puerto Plata:

En respuesta al primer objetivo que es **“Evaluar las condiciones de las cooperativas actuales en la ciudad de Puerto Plata”**, se concluye que en la ciudad de Puerto Plata existen tres cooperativas: Cooperativa Global, Cooperativa de los Maestros y cooperativa de ahorros y préstamos y servicios múltiples Costa de Ámbar. Todas sus instalaciones están ubicadas en el centro de la ciudad de Puerto Plata lo que influye mucho en el desarrollo de sus actividades.

De igual forma el estudio concluye que el mayor beneficio de las cooperativas instaladas en la ciudad de Puerto Plata es el acceso que tienen sus miembros al financiamiento, a través de los diversos créditos que se les otorgan, ya sea vehículo, de consumo o para la vivienda.

En cuanto al segundo objetivo: **“Determinar el grado de contribución que tendría la cooperativa del transporte informal para sus miembros”** se determinó que los choferes del transporte informal, en especial los motoconchos, en la ciudad de Puerto Plata conocen muy poco acerca de las cooperativas, sin embargo, manifiestan que le interesaría pertenecer a una de ellas que estuviese dirigida a este sector porque consideran que contribuiría a la planificación sus ahorros.

Otra de la contribución de una cooperativa del transporte informal es que sus miembros tendrían siempre acceso a los créditos bancarios, es decir que con esta sociedad se garantizaría el que los choferes fueran favorecidos con créditos varios. Estos créditos se presentarían de tres formas: crédito personal, crédito para la adquisición de vehículos y crédito para la obtención de una vivienda.

También la investigación determinó que la cooperativa del transporte informal debe estar orientada a tener programas sociales para sus miembros, ya que con esto se tendría acceso a muchos servicios sociales, tales como: Servicio médico, asistencia para la vivienda, asistencia educativa y asistencia para último gastos.

Asimismo, la investigación concluyó que con la creación de la cooperativa del transporte informal se incrementaría el nivel de la calidad de vida de sus miembros. Esto quiere decir, que los choferes del sector informal en la ciudad de Puerto Plata, al tener acceso a los créditos y participar de la asistencia social contemplada en esta cooperativa de servicios múltiples, pueden mejorar su calidad de vida, adquiriendo servicios y productos que no les serían posible de otra manera.

Al incrementar la calidad de vida, los choferes del sector informal tendrían participación activa en el desarrollo económico de la comunidad que se traduciría en un desarrollo sostenible para su propio sector.

En el tercer objetivo **“Analizar los requisitos principales que se necesitan para la creación de una cooperativa dirigida al sector de transporte informal”**, la investigación concluyó que existe la Ley 127 que regula la incorporación de las cooperativas siendo muy específicas en cuanto a los requisitos y las etapas para su creación. Lo primero que se debe elegir es un comité gestor que dirigirá el proceso de organización de la misma. Este comité debe estar compuesto por un mínimo de cinco (5) y un máximo de nueve (9) personas.

También es importante que se elaboren los estatutos de la cooperativa, los cuales debe contener, entre otras cosas: el nombre de la cooperativa con su domicilio, lo que abarcará, sus características, el objetivo, las aportaciones de los miembros, la cuota de inscripción y el mínimo de ahorros así como también el logo de la cooperativa y el capital inicial del trabajo.

Por último, se reúnen los miembros para conocer de todos los pormenores de la cooperativa, en lo que se denomina Asamblea Constituyente en donde se aprueba la incorporación de la cooperativa, la política de servicios y se elige el consejo de administración y los demás comités.

RECOMENDACIONES

Luego de presentada las conclusiones de esta investigación acerca del Diagnóstico para la creación de una cooperativa del transporte informal en la ciudad de Puerto Plata, se plantean las siguientes recomendaciones:

Al Ayuntamiento de la ciudad de Puerto Plata:

- Organizar los miembros del sector del transporte informal ya sea por tipo de transporte y por las rutas urbana o interurbana.
- Darle participación activa en las decisiones que se tomen en la sala capitular relacionadas con el transporte informal.
- Llevar un registro de los choferes, con sus generales, dirección, número de cédula y cantidad de dependientes.

A los Choferes del Transporte Informal:

- Plantear la necesidad de la creación de una cooperativa para los miembros del transporte informal.
- Unir a los choferes del transporte informal para presentarle las ventajas que tendrían los miembros si se creara una cooperativa que solamente velara por sus intereses.

A las Cooperativas en Puerto Plata:

- Ampliar sus actividades en la ciudad para un mayor beneficio de sus clientes.
- Tomar en consideración la instalación de otras sucursales en la ciudad.

- Dar mayor publicidad a los servicios que ofrecen.

APENDICE

INSTRUMENTO APLICADO A LAS COOPERATIVAS EN LA CIUDAD DE PUERTO PLATA

Tipos

1. ¿Qué tipo de Cooperativa es esta?
 - a. De Ahorros y Créditos
 - b. De Consumo
 - c. De Producción y trabajo
 - d. Otros (especifique) _____
 2. ¿Cuál es la actividad principal que realizan?
-

Ubicación

3. ¿Dónde está ubicada la Cooperativa?
 - a. Centro de la ciudad
 - b. Playa Dorada
 - c. Costambar y Cofresí
4. ¿De qué forma influye su ubicación en las actividades de la Cooperativa?
 - a. Mucho
 - b. Algo
 - c. Poco
 - d. Nada

Beneficios

3. ¿Qué beneficios ofrecen a sus miembros?
 - a. Mayor desarrollo de sus actividades
 - b. Adquisición de bienes y servicios
 - c. Mayor fuerza institucional
 - d. Financiamiento
 - e. Capacitación

**INSTRUMENTO APLICADO A LOS CHOFERES DEL TRANSPORTE
INFORMAL EN LA CIUDAD DE PUERTO PLATA**

Plan de Ahorros

1. ¿Qué conocimientos tiene usted acerca de las Cooperativas?
 - a. Mucho
 - b. Algo
 - c. Un poco
 - d. Nada

2. ¿Está usted interesado en pertenecer a una Cooperativa de Servicios Múltiples?
 - a. Si
 - b. No
 - c. No se

3. ¿Cree usted que una cooperativa le ayudaría a planificar sus ahorros?
 - a. Seguro que si
 - b. Quizás
 - c. No

Acceso al crédito

4. ¿En qué grado considera usted que tendrá acceso a los créditos con una cooperativa para el transporte informal?
 - a. Siempre
 - b. A veces
 - c. En nada

5. ¿De qué forma tendrían acceso a los créditos?
 - a. Crédito Personal
 - b. Crédito para vehículos (Prendarios)
 - c. Crédito para la vivienda (con fines solidario)

6. ¿Considera usted que la cooperativa para el transporte informal debería garantizar el acceso al crédito en diferentes formas?

- a. Siempre
- b. Casi siempre
- c. Algunas veces
- d. Nunca

Asistencia Social

7. ¿Debería la cooperativa tener programas sociales para sus miembros?

- a. Siempre
- b. Casi siempre
- c. Algunas veces
- d. Nunca

8. ¿Qué tipo de programas de asistencia social considera usted que son necesarios implementar en una cooperativa para el sector informal?

- a. Asistencia médica
- b. Asistencia para vivienda
- c. Asistencia educativa
- d. Asistencia para últimos gastos

9. En qué grado contribuiría el plan de asistencia social de la cooperativa para el transporte informal en la calidad de vida de sus miembros?

- b. Siempre
- c. A veces
- d. En nada

ANEXO

PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN COOPERATIVA DE MOTOCONCHOS EN LA CIUDAD DE PUERTO PLATA

Nombre: Cooperativa de Motoconchos San Felipe de Puerto Plata.

Domicilio: Calle Separación No. 25, Puerto Plata, República Dominicana.

Radio de Acción: Municipio cabecera San Felipe de Puerto Plata, Provincia Puerto Plata, República Dominicana.

Características: La Cooperativa de Motoconchos tendrá como característica principal que está dirigida a los motoconchos, como parte importante del sector del transporte informal.

Objetivos: Dentro de los objetivos principales de la Cooperativa de Motoconchos en la ciudad de Puerto Plata están:

- a. Fomentar el sistema cooperativo en todas sus formas entre sus asociados, focalizado hacia el ahorro, crédito, salud, seguro, consumo, producción, trabajo, vivienda y cualesquiera otras actividades relacionadas con el cooperativismo.
- b. Estimular el hábito de ahorros.
- c. Recibir aportaciones al capital, depósito de ahorros.

Cantidad mínima de socios: 500 motoconchos

Aporte de los socios: Los socios tendrán que realizar un aporte inicial de RD250.00 cada uno.

Capital inicial de trabajo: RD\$125,000.00

Cuota de inscripción: Para la inscripción de los miembros el monto es de RD\$250.00.

Mínimo de ahorro: Se ha establecido un mínimo de RD\$200.00 mensuales para ahorrar.

Reserva: La cooperativa contará con una reserva del 20% del capital, es decir 25,000.00. Este fondo solamente se liquidará cuando se disuelva la cooperativa.

Período fiscal: El año fiscal será desde el 1° de enero al 31 de diciembre de cada año.

Misión: Ser una cooperativa que busca el desarrollo integral del motoconcho, fomentando y fortaleciendo la economía solidaria entre ellos, brindándoles soluciones financieras ágiles y servicios de buena calidad logrando.

Visión: Ser la Cooperativa de Motoconcho en donde los asociados se sientan orgullosos de ser los verdaderos dueños de la institución.

Valores: Honradez, Respeto, Solidaridad, Responsabilidad, equidad y cooperación.

BIBLIOGRAFIA

Beltré, Rommel y Luperón, Germania (2006). *Manual revisado para la formación y desarrollo de una cooperativa*. Santo Domingo:

Cerda Richart, Baldomero. (1959). *Doctrina e Historia de la Cooperación*. Boch, Casa Editorial-Urgel. España.

Esquea Gerrero, Enmanuel, (1987). “El Régimen Jurídico Cooperativo en Republica Dominicana”. Santo Domingo, República Dominicana. Editora Amigos del Hogar

Jean Paúl, Sallenave.(2003). *Gerencia y planeación estratégica*.(5ta. Ed.), Prentice-Hall: México.

Freeman, R; Gilbert, D; y Stoner, J. *Administración*.(6ta. Ed.). McGraw-Hill: México.

Hernández Sampiere, R.; Fernández Collado, C.; Baptista lucio, P. (2004). *Metodología de la Investigación*. (4ta. Ed.) Editora McGrawHill. México.

INFOTEP (1996). *Proceso de Gestión Administrativa*. Santo Domingo, República Dominicana:

Koontz, H; y Weihrich, H. (1998). *Administración, una perspectiva global*. (12va. Ed.) McGraw-Hill: México.

Ley 127-64 sobre las Cooperativas. Santo Domingo.

Made Serrano, Nicolas (2009). *Metodologia de la Investigacion Cientifica*. (2da.Ed.). Impresora Soto Castillo: Santo Domingo, Republica Dominicana.

Reyes Ponce, A. (1997). *Administración Moderna*. 3era. edición. McGraw-Hill: México

Voorhis, Jerry (1980). *Cooperativas; Desarrollo-Función-Futuro*. Editorial Pax: México,

Ayuntamiento de Puerto Plata
Oficina Nacional de Transporte Terrestre
Autoridad Metropolitana de Transporte