



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS ESPE

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS

**TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO EN
INGENIERIA EN FINANZAS**

AUTOR: LARA OCHOA, LIZETH NATHALI

**TEMA: ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y
SOLIDARIA COMO FACTOR DE DESARROLLO DEL SECTOR
COOPERATIVO DE TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL
BUEN VIVIR EN LA PARROQUIA SANGOLQUÍ, CANTÓN
RUMIÑAHUI**

**DIRECTOR: ING. QUINTANA, ARMANDO
CODIRECTOR: ING. OJEDA, JORGE**

SANGOLQUÍ, 2015

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE
INGENIERIA EN FINANZAS, AUDITORIA Y CPA

CERTIFICADO

Ing. Armando Quintana

Ing. Jorge Ojeda

CERTIFICAN

Que el trabajo titulado “Análisis de la Economía Popular y Solidaria como factor de desarrollo del Sector Cooperativo de Transporte y su relación con el Buen Vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui”, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por el Reglamento de Estudiantes de las Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.

Debido a la importancia del contenido investigado y a las nuevas líneas de investigación futuras que se presenta se recomienda su publicación.

El mencionado trabajo consta de un documento empastado y un disco compacto el cual contiene los archivos en formato portátil de Acrobat (PDF).

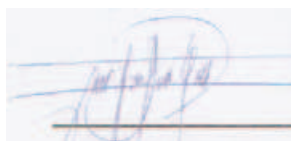
Autorizan a Lizeth Nathali Lara Ochoa que lo entregue al economista Galo Acosta en calidad de Director de Carrera.

Sangolquí, 2015



Ing. Armando Quintana

DIRECTOR



Ing. Jorge Ojeda

COORDIRECTOR

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE
INGENIERIA EN FINANZAS, AUDITORIA Y CPA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Lizeth Nathali Lara Ochoa

DECLARO QUE:

El proyecto de grado denominado Análisis de la Economía Popular y Solidaria como factor de desarrollo del Sector Cooperativo de Transporte y su relación con el Buen Vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, cuyas fuentes de consulta han sido incorporadas en bibliografía. Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Sangolquí, 2015.



Lizeth Nathali Lara Ochoa

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE
INGENIERIA EN FINANZAS Y AUDITORIA

AUTORIZACIÓN

Yo, Lizeth Nathali Lara Ochoa

Autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE, la publicación, en la biblioteca virtual de la Institución, el trabajo denominado “Análisis de la Economía Popular y Solidaria como factor de desarrollo del Sector Cooperativo de Transporte y su relación con el Buen Vivir en la Parroquia Sangolquí, Cantón Rumiñahui”, cuyo contenido, ideas y criterio son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Sangolquí, marzo de 2015



Lizeth Nathali Lara Ochoa

DEDICATORIA

A Dios, Señor todo poderoso

A Santiago Cadena

A mis padres, Holger y Mary

A mis hermanos David y Santy

A mi mami Rosa y mis queridas tías.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, porque sin su ayuda nada en mi vida sería posible. A mis padres, por su amor y sacrificio durante todos estos años, a mis hermanos por ser el motor de mi vida, a mi tía Paty por su apoyo incondicional, a Santy por su cariño y comprensión. A mi segunda casa, Universidad de las Fuerzas Armadas, a mis buenos maestros por haberme transmitido sus experiencias y conocimiento, a mis queridos compañeros por haber sido parte de una linda etapa de mi vida, a mi director de tesis, ingeniero Armando por su guía, colaboración y tiempo, y finalmente al ingeniero Jorge Orbe de la Unidad de Transporte GADMUR por la apertura.

TABLA DE CONTENIDOS

CERTIFICADO	ii
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	iii
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT	xiii
CAPÍTULO I.....	1
MARCO TEÓRICO	1
1.1. Economía Solidaria.....	1
1.1.1. Enfoque sobre Economía Solidaria: Tres alternativas	1
1.1.1.1. Luis Razeto	1
1.1.1.2. Paul Singer	2
1.1.1.3. Luis Coraggio.....	2
1.1.1.4. Matriz comparativa sobre los enfoques de economía solidaria	3
1.1.2. Factores de la producción solidarios.....	5
1.1.3. Funcionamiento de la economía solidaria.....	6
1.1.4. Economía Solidaria en Ecuador.....	7
1.2. Cooperativismo	8
1.2.1. Presencia de cooperativas en el mundo	9
1.2.2. Cooperativismo con Economía Solidaria.....	11
1.2.3. Principios Universales de Cooperativismo ACI	13
1.2.3.1. Cooperativa	13
1.2.3.2. Valores Cooperativos.....	13
1.2.3.3. Principios Cooperativos	13
1.2.3.4. Análisis de principios y valores cooperativos ACI.....	19
1.3. El Buen Vivir	22

1.3.1. Convergencia de ideas	22
1.3.1.1. Leonardo Boff.....	22
1.3.1.2. David Choquehuanca	22
1.3.1.3. Luis Coraggio.....	23
1.3.1.4. Fander Falconí	24
1.3.1.5. Vivir Bien y Vivir Mejor	24
1.3.2. Planificación para el Buen Vivir en Ecuador.....	25
1.3.2.1. Planificación de la Revolución Ciudadana	25
1.3.2.2. Buen Vivir Plan Nacional 2013 – 2017	26
1.4. El Transporte.....	28
1.4.1. Estructura del Transporte.....	28
1.4.2. Tipología del Transporte.....	30
1.4.3. Terminología Transporte	30
1.4.4. Parque automotor a nivel nacional.....	33
1.4.5. Transporte y Economía	34
CAPÍTULO II	36
MARCO METODOLÓGICO	36
2.1. Objeto de la Investigación	36
2.1.1. Artículo 283 de la Constitución de la República del Ecuador	37
2.1.1.1. Sistema Económico Social y Solidario	38
2.1.1.2. Formas de Organización	39
2.1.1.3. Objetivo 8 del Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 – 2017	41
2.2. Planteamiento del problema.....	43
2.3. Delimitación de la Investigación	43
2.4. Formulación del Problema de Investigación.....	44
2.4.1. Cooperativismo y Economía Solidaria	44

2.4.2.	El Buen Vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui	45
2.5.	Justificación del Problema de Investigación.....	47
2.6.	Objetivos de investigación.....	48
2.6.1.	Objetivo General.....	48
2.6.2.	Objetivos Específicos.....	49
CAPÍTULO III.....		50
MARCO EMPÍRICO		50
1.1.	Ley de Economía Popular y Solidaria y su Reglamento.....	50
1.1.1.	Objeto.....	50
1.1.2.	Principios	50
1.1.3.	Organizaciones del Sector Cooperativo.....	51
1.1.4.	Organismos de Integración y Entidades de Apoyo.....	51
1.1.5.	Fomento Promoción e Incentivos	52
1.1.6.	Regulación	54
1.1.7.	Control	56
1.1.8.	Principios y Normativa legal	57
1.2.	Sector Cooperativo de Transporte en Cifras.....	59
1.3.	Sistema de Caja Común.....	65
1.3.1.	Definición e importancia.....	65
1.3.2.	Mecanismos de Funcionamiento del Sistema de Caja Común	65
1.3.3.	Control	67
1.4.	Planificación GADMUR.....	67
1.4.1.	Plan de Movilidad y Transporte.....	68
CAPÍTULO IV		72
DISCUSIÓN		72
4.1.	Aplicación de principios	72

4.2. La intervención estatal	73
4.3. La descentralización.....	74
4.4. Nuevas líneas de investigación	74
Bibliografía	76

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1.- Enfoques sobre Economía Solidaria	4
Cuadro 2.- Cooperativismo y la Economía Solidaria: Principios y Valores.....	12
Cuadro 3.- Análisis Principios y Valores Cooperativos ACI.....	20
Cuadro 4.- Objetivos del Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 - 2017.....	27
Cuadro 5.- Sector Económico Popular y Solidario y las Sociedades de Capital	41
Cuadro 6.- Matriz de Articulación de Principios y Marco Regulatorio.....	58
Cuadro 7.- Participación de las cooperativas de transporte por número de organizaciones.....	60
Cuadro 8.- Participación de las cooperativas de transporte de acuerdo a la clasificación por niveles.....	60
Cuadro 9.- Cooperativas de Transporte registradas en la Parroquia Sangolquí.....	64
Cuadro 10.- Planificación Transporte GADMUR Corto Plazo	69
Cuadro 11.- Planificación Transporte GADMUR Mediano y Largo Plazo.....	71

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Funcionamiento de la Economía Solidaria.....	6
Figura 2.- El cooperativismo a nivel mundial.....	10
Figura 3.- Estructura del transporte.....	29
Figura 4.- Transporte en la Economía Nacional	35
Figura 5.- Ramas de actividad económica del Cantón Rumiñahui	35
Figura 6.- Sistema Económico Social y Solidario	38
Figura 7.- Formas de organización de la Economía Popular y Solidaria.....	39
Figura 8.- Objetivo de la Investigación.....	43
Figura 9.- Fijación de niveles para las cooperativas.	56

Figura 10.- Sector cooperativo por tipo de organización.....	59
Figura 11.- Distribución de las cooperativas de transporte según el tipo.	61
Figura 12.- Composición del parque automotor GADMUR.....	62
Figura 13.- Estructura Orgánica del PDOT GADMUR.....	67

RESUMEN

Este trabajo, va dirigido a las cooperativas de transporte de Sangolquí, con el fin de que se fortalezcan y dinamicen en aspectos: sociales, económicos; sean sostenibles y sustentables en el tiempo. El artículo 283 de la Constitución de la República del Ecuador es el punto de partida para la institucionalización del Sector Económico Social y Solidario, bajo esta premisa el sector cooperativo de transporte subyacente, contempla un amplio abanico de actores económicos. Las cooperativas de transporte son clasificadas: por el monto de sus activos y números de socios, en niveles uno y dos; por su actividad económica pertenecen al grupo de servicios; por la tipología del transporte y giro del negocio, estas organizaciones están altamente dispersas. Según la INEC (2011), el valor agregado del cantón Rumiñahui representa alrededor del 0.77% con respecto al total nacional, dentro de las actividades económicas que se desarrollan en Rumiñahui el transporte genera un ingreso del 9%. Las cooperativas de transporte representan el 53% del sector cooperativo, existen alrededor de 1769 organizaciones y abarcan aproximadamente 80 mil personas a nivel nacional. Una caracterización global del sector cooperativo de transporte recalca la escasa aplicación de principios, carencia de esquemas gerenciales y un precario servicio. La Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, la planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Rumiñahui y el Plan Nacional para el Buen Vivir (2013 – 2017), son analizados como factores de desarrollo de las cooperativas de transporte.

PALABRAS CLAVES:

- **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**
- **PLAN NACIONAL PARA EL BUEN VIVIR**
- **LEY ORGÁNICA DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA**
- **PLANIFICACIÓN GADMUR**
- **SECTOR COOPERATIVO DE TRANSPORTE**

ABSTRACT

This paper is aimed at transport cooperatives of Sangolquí, so they strengthen and revitalize aspects: social, economic; they become sustainable over time. Article 283 of the Constitution of the Republic of Ecuador is the starting point for the institutionalization of the Social and Solidarity Economy Sector under this premise underlying transport cooperative sector, provides a wide range of economic actors. Transport cooperatives are classified: by the amount of assets and numbers of partners, levels one and two; by economic activity belong to the group of services; by type of transport and type of business these organizations are highly dispersed. According to the INEC (2011), the value added of the canton Rumiñahui represents about 0.77% compared to the national total, within economic activities taking place in Rumiñahui transport generates an income of 9%. Transport cooperatives represent 53% of the cooperative sector, there are about 1769 organizations and covering approximately 80,000 people nationwide. A comprehensive characterization of transport cooperative sector emphasizes the limited application of cooperative values, lack of management practices and a poor service. The Organic Law of Popular and Solidarity Economy, planning Decentralized Autonomous Government of the Canton Municipal Rumiñahui and the National Plan for Good Living (2013 - 2017), are analyzed as factors of development of cooperatives transport.

KEYWORDS:

- **CONSTITUTION OF THE REPUBLIC ECUADOR**
- **NATIONAL PLAN FOR GOOD LIVING**
- **ORGANIC LAW OF POPULAR AND SOLIDARITY ECONOMY**
- **GADMUR PLANNING**
- **TRANSPORTATION COOPERATIVES**

ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA COMO FACTOR DE DESARROLLO DEL SECTOR COOPERATIVO DE TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL BUEN VIVIR EN LA PARROQUIA SANGOLQUÍ, CANTÓN RUMIÑAHUI

La Constitución de la República del Ecuador (2008), en el artículo 283, reconoce entre las diversas y complejas formas de organización de economía popular y solidaria al sector cooperativo, contemplado bajo el nuevo sistema económico Social y Solidario cuyos esfuerzos se enmarcan en alcanzar el buen vivir o *Sumak Kawsay*.

Mediante la segmentación del artículo 283 de la Constitución, se establecen las variables de estudio, cada una de ellas enmaraña un cuerpo normativo legal, específicamente bajo la prisma de estos lineamientos se desarrolla un análisis documental con el fin de identificar su contribución al desarrollo y fortalecimiento de las organizaciones de economía social y solidaria.

Debido a la heterogeneidad de actores que comprende el sector cooperativo, el presente estudio se enfoca en las cooperativas de transporte terrestre, aun así, la diversidad de estas organizaciones se ve afectada por la tipología del transporte (características propias de los vehículos y características del servicio). Además para un mayor control por parte de los organismos gubernamentales dichas organizaciones se clasifican en los niveles: 1 y 2 en base a los activos y número de socios.

La caracterización de las cooperativas en cuanto a su funcionamiento interno, se enmarca en varios aportes filosóficos en temas de economía solidaria y cooperativismo. Las prácticas de economía social y solidaria siempre han existido, se justifica como un mecanismo reducido a la solución de problemas socioeconómicos cuyo claro ejemplo de aplicación son las cooperativas, especialmente por su esencia filosófica y objeto social.

En Ecuador se habla de un Gobierno por Resultados, las entidades gubernamentales encargadas de la rectoría y control del sistema cooperativo de

transporte, trazan planes de acción en base a las directrices establecidas en el Plan Nacional para el Buen Vivir o Plan de Desarrollo.

El PNBV 2013 – 2017, se alinea al sistema de economía social y solidaria mediante el objetivo 8: “Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013). Una de las metas alcanzadas, fue la emisión de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (primera variable de estudio) y consecuentemente la creación de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria se estructura y diseña en base a modelos legales ya existentes; como la primera Ley de Cooperativas en el Ecuador decretada el 30 de noviembre de 1937, en la presidencia del general Alberto Enriquez Gallo (Miño Grijalva, 2013, pág. 43). Un acercamiento cronológico sobre el desarrollo del cooperativismo en el Ecuador rescata similitudes de los modelos legales que han marcado hitos a través del tiempo. En el pasado, la rectoría y regulación estaba a cargo del Consejo Nacional de Cooperativas (COCONA) y la Dirección Nacional de Cooperativas; los organismos de integración que se destacan, principalmente en materia de transporte son: la Federación Nacional de Cooperativas de Transportes de Taxis FENACOTAXI (1971) y la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Pesado FENACOTRAP (1979) (Miño Grijalva, 2013); en cuanto a los incentivos, Ley de Cooperativas, decretada el 29 de agosto de 2001, reconoce un tratamiento diferenciado de las cooperativas para efecto de leyes tributarias (art. 60).

El Plan de Desarrollo, se alinea a la Planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui (GADMUR) mediante la planificación descentralizada participativa, la municipalidad asume las competencias en materia de transporte y desarrolla su planificación a corto, mediano y largo plazo.

La LOEPS pretende contribuir al desarrollo de las cooperativas mediante directrices que fortalecen la estructura orgánica interna de las cooperativas, el nuevo sistema aplicable a las cooperativas de transporte público de pasajeros, “caja común” busca una eficiente gestión financiera y la planificación GADMUR pretende

contribuir en mejorar la movilidad y transporte mediante la aplicación de regulaciones controladas por la Agencia Nacional de Tránsito y demás organismos competentes en materia de Transporte.

En la actualidad todas las propuestas gubernamentales están dichas, y son analizadas en el presente trabajo, sin embargo, las cooperativas actualmente se encuentran adaptándose al nuevo Sistema.

Las Cooperativas de transporte de Sangolquí se enfrentan a nuevos desafíos estructurales, nuevos esquemas basado en planes de gobierno, para hacer frente a las influencias del modelo neoliberal, la capacidad de dichas organizaciones para adaptarse a los nuevos cambios, pretende alcanzar un equilibrio entre las relaciones con los demás sectores económicos, un equilibrio en aspectos económicos y sociales: la ideología cooperativa, normativa legal y prácticas empresariales.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1.Economía Solidaria

La economía solidaria conocida también con los nombres: economía popular, economía alternativa, la otra economía, economía social y solidaria, economía popular y solidaria, se presenta como una alternativa para hacer frente a problemas de cuestión social (pobreza, desigualdad y explotación laboral).

1.1.1. Enfoque sobre Economía Solidaria: Tres alternativas

Los tres enfoques sobre economía solidaria presentan una fundamentación teórica sobre la forma como es concebida, el rol del Estado y la influencia del cooperativismo.

1.1.1.1. Luis Razeto

De acuerdo a Razeto (2010), la Economía de la Solidaridad, debe ser autónoma, aislarse de interferencias estatales, supone que los gobiernos de derecha, al ser elegidos, dejarían proyectos y actividades sin apoyo, por ello, defiende la autogestión de los diferentes sectores económicos (Marcillo & Salcedo , 2010, pág. 26); sugiere la metaeconomía, ecosofía, para entender las relaciones económicas, sin evadir la cuestión de los valores, que se integren temas de felicidad y realización humana, interrogar la racionalidad económica considerando a solidaridad y la convivialidad, la libertad y la espiritualidad con el centro de la existencia humana, explicitar el concepto de hombre subyacente a la formulación científica (Luis Razeto, 2002)

En cuanto al cooperativismo identifica, que las empresas cooperativas tienen dificultades de acceso al capital, problemas de gestión, escaso dinamismo de innovación tecnológica, problemas en el tratamiento del trabajo, tendencias a la burocratización, pérdidas de identidad y asimilación de prácticas capitalistas, dependencia respecto al Estado y a los apoyos públicos de turno, dificultades en su inserción en los mercados (Marcillo & Salcedo , 2010, pág. 26).

1.1.1.2. Paul Singer

Singer, manifiesta, que la Economía Solidaria no se impone a nadie, no pretende usar la fuerza para nada, es una propuesta para personas que quieran unirse a otras comunitariamente para los emprendimientos económicos. Por tanto, la Economía Solidaria se prende a valores muy fundamentales del ser humano, definidos por todas las religiones y es por causa de esto que ella es lógica, sobretodo, para las personas que están necesitando de una salida como son el campesino sin tierra, el profesional despedido, el técnico en informática desactualizado, por ello, la Economía Solidaria no sólo incumbe al proletariado y grupos de personas menos favorecidas y descalificadas que participan de experiencias nuevas como la transformación tecnológica o por la automatización microelectrónica en las fábricas, sino a toda persona que decida vivir de manera solidaria. Singer, no está de acuerdo con la injerencia total del Estado en la Economía Solidaria, porque esto derivaría en un Capitalismo de Estado, pero si acepta que el Estado apoye, promueva a la consolidación del modelo, como él lo hace desde la Subsecretaría de Economía Solidaria del Ministerio del Trabajo en Brasil. Sus teorías se fundamentan mucho en el cooperativismo, impulsa las cooperativas populares, así como las incubadoras populares, que están siendo empujadas desde las universidades. Aunque critica, muy decididamente, que las cooperativas existentes presenten prácticas acendradamente capitalistas o que simplemente ya no cultiven valores, mientras pondera a otras como verdaderos ejemplos que han transformado la vida de sus asociados (Marcillo & Salcedo , 2010, págs. 27,28).

1.1.1.3. Luis Coraggio

En su artículo: “Necesidades y Posibilidades de otra Economía”, reflexiona sobre la posibilidad de modificar las estructuras económicas vigentes y crear un Estado fuerte para llegar a un nuevo modelo económico diferente al neoliberal, desafíos que auguran una larga fase de transición, en la que los promotores colectivos compartiendo estrategias y el Estado en todas sus instancias (nacional, provincial y local) deberán cumplir un papel crítico, la aplicación con justicia reparatoria y eficacia social del principio de redistribución de recursos materiales y de

conocimiento, la redefinición de los marcos normativos, la producción y provisión de bienes públicos de alta calidad, y políticas macroeconómicas que contribuyan a la protección de este sector son condiciones generales del desarrollo de un sector orgánico de economía social que, a su juicio, nunca se podrá sostener (...) sobre sus propias bases sin un Estado coherente y activo. Afirma, que todas las políticas públicas tienen repercusión sobre ese desarrollo posible, no es cuestión de un Ministerio, Secretaría o Dirección a cargo, esto, por sí mismo, supone cambios significativos en la cultura política y burocrática del Estado, sus escritos proponen dotar de un entorno legal y administrativo, que parta desde lo local hasta lo general de la nación, que posibilite la implantación de la Economía Solidaria, aunque el mismo reconoce que tomará mucho tiempo llegar al objetivo planteado (Coraggio L., 2008).

Coraggio en su artículo: “La propuesta de economía solidaria frente a la economía neoliberal”, propone institucionalizar la economía solidaria mediante prácticas y normas expresas. Considera que para ello se requiere consolidar, desarrollar o construir un fuerte subsistema de la economía –de alcance global pero con ramificaciones en todas las regiones y localidades del mundo- que sea conscientemente regido por esas normas, estableciendo alianzas entre diversas formas de organización de la producción, la distribución y el consumo, que aseguren la reproducción ampliada de la vida de todos, avanzando sobre la economía orientada por el lucro sin límites (Coraggio J. L., 2002, págs. 2-3).

Finalmente, se puede colegir que Coraggio se inclina por que no sea el mercado el único que determine el funcionamiento de la Economía, sino que el Estado debe intervenir para que el proceso hacia la Economía Solidaria se consolide y rinda los frutos deseados (Marcillo & Salcedo , 2010, pág. 30).

1.1.1.4. Matriz comparativa sobre los enfoques de economía solidaria

En el Cuadro 1 se presenta los enfoques de economía solidaria que manifiestan Luis Razeto, Paúl Singer y Luis Coraggio, haciendo referencia a características de

economía solidaria, criterios a favor y en contra sobre la intervención del Estado, fundamentación teórica sobre los problemas de la gestión cooperativa.

Cuadro 1.- Enfoques sobre Economía Solidaria

AUTORES	ECONOMÍA SOLIDARIA	ESTADO	COOPERATIVISMO
Luis Razeto	Metaeconomía: la sociedad y medioambiente Ecosofía: filosofía y ecología Felicidad Realización humana Racionalidad económica Solidaridad Convivialidad Libertad Espiritualidad	Autogestión Rechaza la influencia estatal	Dificultades de acceso al capital Problemas de gestión Escaso dinamismo de innovación tecnológica Problemas en el tratamiento del trabajo Tendencias a la burocratización Pérdidas de identidad Asimilación de prácticas capitalistas Dependencia respecto al Estado Dificultades de inserción en los mercados.
Paul Singer	Propuesta: No se impone a nadie Uniones comunitarias Emprendimientos económicos Valores Salida desempleo	Apoyo estatal sin injerencia total	Prácticas capitalistas No cultivan valores
Luis Coraggio	Estrategia de Estado Redistribución de recursos materiales, redefinición del marco normativo Institucionalización Normas expresas Alianzas con diversas formas de organización Producción ampliada de la vida.	Participación estatal: Eficacia social Distribución de recursos Marco normativo Políticas macroeconómicas	Propuesta integral de construcción de una nueva economía

Fuente: Marcillo & Salcedo, 2010

1.1.2. Factores de la producción solidarios

Los factores de producción de acuerdo a la economía clásica son: el factor tierra, trabajo, capital, tecnología y capacidad gerencial; estos mismos factores en economía solidaria muestran un valor agregado, una connotación diferente frente al modelo económico capitalista.

En el libro *Economía Solidaria* (Marcillo & Salcedo , 2010) se enumeran los siguientes factores de producción solidarios:

- **Recursos naturales o factor tierra**

Para evitar que se acentúe el deterioro de la Tierra por la indiscriminada explotación a que el hombre la somete, aparece el concepto de reconocer derechos de la naturaleza, y se conmina a restaurar los daños ocurridos a quienes los hayan ocasionado. La no explotación de los recursos naturales a cambio de un reconocimiento económico, con el fin de que éstos permanezcan intactos.

- **El Trabajo: Voluntariado**

Además del trabajo remunerado por relación de dependencia o de autogestión, se identifica al voluntariado, que es la participación del trabajo de las personas en tareas productivas y sociales sin recibir ninguna remuneración. También la minga, una característica del mundo andino es otra forma de voluntariado que permite un ahorro significativo en el costo financiero de las obras dentro de las comunidades que la practican.

- **Capital social.**

En el marco de Economía Social, el capital social, no es considerado potestad del dueño de estos recursos para usarlos indiscriminadamente, sino que deben ponerse a favor de los intereses de la comunidad y no únicamente de la ganancia. De esta

forma nacen las donaciones, la cooperación no reembolsable, las finanzas éticas y solidarias.

- **Tecnología**

La tecnología debe adaptarse a los recursos disponibles; deber ser accesible, adecuada, eficiente; fácilmente adaptable a pequeña escala; autosuficiente e independiente, evaluarse bajo aspectos ecológicos, económicos, sociales, culturales antes de ser implantada (Escorihuela, 2013, pág. 6).

- **Apoyo gerencial solidario**

Las personas que aportan con su conocimiento, a los países más necesitados a cambio de contribuir a la sociedad mundial sin pretender ninguna remuneración a cambio. Ejemplo: fundaciones que envían a profesionales a solucionar requerimientos sin costo alguno.

1.1.3. Funcionamiento de la economía solidaria

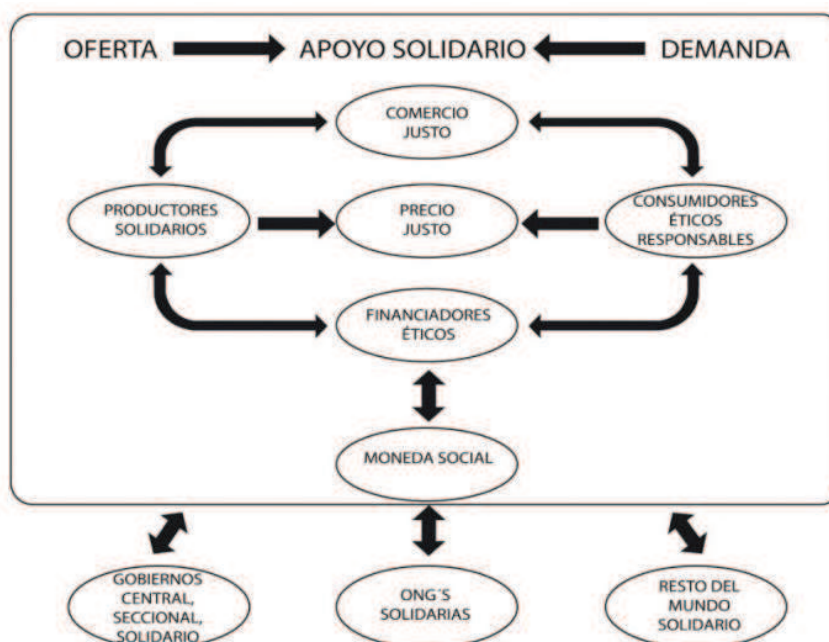


Figura 1.- Funcionamiento de la Economía Solidaria

Fuente: Marcillo & Salcedo , 2010, pág. 42

La economía al transformarse en solidaria y participativa modifica su comportamiento. La Oferta y la Demanda ya no son fuerzas antagónicas sino complementarias, las unidades productivas no buscan eliminarse entre sí, trabajan en redes solidarias. Los objetivos básicos son el bienestar de las personas del cuidado a la naturaleza, lo demás se subordina. Se guían por valores y principios, su medición difiere de los indicadores tradicionales, no hay la hipercompetencia para la formación de los precios, sino el acuerdo entre productores y comercializadores, sin embargo, aparece el sobreprecio que es un premio de los consumidores a las producciones solidarias. En ciertos casos se recurre a la emisión de monedas sociales locales, a fin de no caer en la fatalidad de la escasez sino de regresar a la abundancia. Aparecen innumerables organizaciones que arriman el hombro desde todos los ángulos del conocimiento como la ciencia y la tecnología y el mismo trabajo no remunerado puestas al servicio de las causas sociales (Marcillo & Salcedo , 2010, pág. 43) .

1.1.4. Economía Solidaria en Ecuador

En Ecuador, la Economía Solidaria acoge el enfoque que propone Luis Coraggio, en el que establece, que la participación del Estado contribuye a la consolidación del Sector Económico Solidario, mediante su institucionalización, basada en prácticas y normas expresas.

Coraggio (2007), en su artículo: “Crítica de la política social neoliberal: Las nuevas tendencias”, manifiesta:

La Economía Social y Solidaria es un modo de hacer economía, organizando de manera asociada y cooperativa la producción, distribución, circulación y consumo de bienes y servicios no en base al motivo de lucro privado sino a la resolución de las necesidades, buscando condiciones de vida de alta calidad para todos los que en ella participan, sus familiares y comunidades, en colaboración con otras comunidades para resolver las necesidades materiales a la vez que estableciendo lazos sociales fraternales y solidarios, asumiendo

con responsabilidad el manejo de los recursos naturales y el respeto a las generaciones futuras, consolidando vínculos sociales armónicos entre comunidades, sin explotación del trabajo ajeno (Coraggio L., 2007, págs. 4-5)

En Ecuador, la economía popular y solidaria según la Ley de Economía Popular y Solidaria se define de la siguiente manera (Art. 1):

Se entiende por economía popular y Solidaria a la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria , 2011, pág. 4).

1.2.Cooperativismo

De acuerdo a Celis Minguet, (2003) el cooperativismo es “un movimiento socioeconómico de carácter mundial constituido por asociaciones económicas en las que todos los miembros son beneficiarios de su actividad según el trabajo que aportan a la cooperativa” (Fernandez , 2006).

De acuerdo a Henao y otros (2006) el cooperativismo es “una doctrina socioeconómica que promueve la organización de las personas para satisfacer de manera conjunta sus necesidades” (Hernández & Cruz , 2014).

La importancia del cooperativismo lo manifiesta Joseph E. Stiglitz, premio Nobel de Economía, al reconocer que frente al fracaso de las empresas que maximizan las ganancias sin la regulación de los gobiernos, en el Oriente asiático debido a una gama amplia de acuerdos institucionales se tuvo éxito con las cooperativas (Stiglitz, 2010).

Según Stiglitz la influencia del cooperativismo se refleja en empresas municipales y locales en China, en Estados Unidos y Europa se ve reflejado en áreas específicas, como recursos financieros/seguros, agricultura, vivienda. Agrega que la economía de estas organizaciones es uno de los principales temas estudiados en Universidades norteamericanas debido a su gran éxito, las consideran fuente de innovación vigorizando al resto de la economía; por ejemplo, manifiesta que estas organizaciones incluyen empresas claves como las del sector editorial, agrícola, educativo, la salud y una gran parte de la vivienda de Nueva York (Ibídem).

1.2.1. Presencia de cooperativas en el mundo

Según Bernardo Kliksberg, asesor en Políticas de Desarrollo del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) manifiesta que “las cooperativas pueden ser la solución a los graves desequilibrios económicos que enfrenta el mundo, porque representan una nueva forma de producción y una garantía de empleo” (El Universo, 2012, párr.1); además recalca que “desde el capitalismo salvaje es inconcebible el movimiento cooperativo” (Ibídem, párr.5), indica que a pesar de los avances tecnológicos, considerados como una contribución para mejorar la calidad de vida de las personas paradójicamente reinan la pobreza y la desigualdad. Kliksberg cita cifras de las Naciones Unidas según las cuales el movimiento cooperativo agrupa a cerca de 1.000 millones de personas en el mundo, y las 300 cooperativas más importantes tienen un volumen de ventas que equivale a la décima economía del planeta (Ibídem, párr.6), "Hay estimados que dicen que el movimiento cooperativo produce actualmente mucho más empleo que todas las transnacionales juntas" (Ibídem párr.7).

En la figura 2 se observa datos de 1994, publicados por la ACI, el Cooperativismo agrupaba a 800 millones de personas en el mundo y fueron el sustento de casi 3 mil millones de personas, es decir la mitad de la población mundial, según la organización de las Naciones Unidas. Si bien esta información es desactualizadas, explican el peso preponderante del cooperativismo en las economías nacionales: por segmentos, por participación de mercado y por generación de trabajo (Marcillo & Salcedo , 2010, pág. 120).

El Cooperativismo Mundial



Fuente: ACI

Figura 2.- El cooperativismo a nivel mundial

Las empresas cooperativas construyen un mundo mejor afirma, Somavia (2012):

Las empresas cooperativas aún en época de crisis muestran sostenibilidad y adaptabilidad, las acciones cooperativas permiten hacer frente a la desigualdad de ingresos, desempleo, subempleo, exclusión social, pobreza; son un modelo dinámico, flexible que al desarrollar actividades de producción, comercialización y prestación de servicios actúan como motores de crecimiento económico.

En 2008, las 300 cooperativas más importantes, las cuales operan en diversos sectores, como el de la agricultura, las finanzas, el consumo, los seguros y la salud, generaron unos ingresos de 1,6 billones de dólares. Al mismo tiempo, las cooperativas brindan a los operadores más pequeños la oportunidad de mejorar su producción y sus ingresos. (Organización Internacional del Trabajo, 2012, párr. 1).

Las organizaciones cooperativas guiadas por valores, y controladas a nivel local, al organizarse democráticamente se fortalecen, posibilitando la inclusión social y económica de grupos desfavorecidos, arraigados a pueblos y comunidades (migrantes, refugiados, desempleados, personas con discapacidad, personas que habitan en zonas rurales, personas de avanzada edad, indígenas)

que progresan mediante la acción cooperativa; además por su objeto social son llamadas a preservar el ecosistema.

1.2.2. Cooperativismo con Economía Solidaria

Según Menéndez (2005), el Cooperativismo y la Economía Solidaria contemplan diferencias y posibilidades de colaboración:

Primera diferencia para la fusión: definiciones ambiguas y escasas de control.- el cooperativismo está formalmente definido y representado por la Alianza Cooperativa Internacional ACI sin embargo, los valores y principios son interpretados de formas muy diferentes y escasamente controlados en su cumplimiento. La Economía Solidaria tiene problemas estructurales y todavía no hay ninguna entidad formal que la aglutine, sus valores y principios no están aceptados, ni difundidos con la amplitud deseada, el tipo de entidades que la componen es más diverso aún;

Segunda diferencia para trabajar juntas: Las dimensiones.- El cooperativismo tiene una fuerza enorme, muchas veces desconocida para los actores solidarios, mientras el radio de acción de la Economía Solidaria todavía es relativamente muy pequeño, pero, eso sí en franco ascenso;

Tercera diferencia: actividad económica realizada, lucro y democracia.- Las cooperativas se dedican a cualquier actividad económica. La Economía Solidaria se auto-limita a intervenir en sectores de gran impacto a la sociedad. En la mayoría de las cooperativas se plantea una actividad económica “tradicional” que proporcione empleo a sus socios/as y usar los excedentes en promoción interna y externa. Las entidades de Economía Solidaria se crean con un fin social directamente y luego intentan auto-mantenerse económicamente, muchas veces prestando servicios sociales al Estado. (Marcillo & Salcedo , 2010).

Cuadro 2.- Cooperativismo y la Economía Solidaria: Principios y Valores

PRINCIPIOS COOPERATIVOS	PRINCIPIOS DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA
ADHESIÓN VOLUNTARIA Y ABIERTA: libre adhesión y baja voluntaria.	EMPLEO: favorecer, en la medida de lo posible, a personas en situación de exclusión.
GESTIÓN DEMOCRÁTICA: cada socio tiene un voto.	Los trabajadores estarán asociados a las decisiones que conciernen a su trabajo o al futuro de la empresa.
EQUIDAD EN LA GESTIÓN ECONÓMICA Y FINANCIACIÓN: los socios contribuyen equitativamente al capital y lo gestionan de forma democrática. Interés limitado sobre el capital.	IGUALDAD: poner en marcha medidas de igualdad de oportunidades SIN ÁNIMO DE LUCRO
AUTONOMÍA E INDEPENDENCIA: serán los socios los que determinen en todo momento la política a seguir	La empresa /organización se gestiona de manera autónoma con respecto a los poderes públicos o a toda tercera organización aunque ésta la financie.
EDUCACIÓN, FORMACIÓN E INFORMACIÓN: para proporcionar educación y formación a los socios/as.	Promoción – formación de sus componentes y participantes
COLABORACIÓN ENTRE COOPERATIVAS.	COOPERACIÓN: Favorecer la cooperación en lugar de competencia dentro y fuera de la organización. Transmisión de la información interna y externamente. Desarrollo de relaciones comerciales Justas.
SOLIDARIDAD Y COMPROMISO CON LA SOCIEDAD: desarrollo local e incidencia en el entorno del que se forma parte. Servir a los intereses de sus miembros y de la comunidad	Los productos, servicios, acciones propuestas contribuyen a mejorar la calidad de vida. Favorecer, en el ámbito local e internacional, iniciativas de economía solidaria. Compromiso con el Ambiente.

Fuente: Marcillo & Salcedo , 2010

1.2.3. Principios Universales de Cooperativismo ACI

En base a los elementos distintivos de los Pioneros de Rochdale, fundadores de la primera cooperativa de la historia en 1844, la Declaración de Identidad Cooperativa adoptada por la II Asamblea General de la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) que se realizó en el mes de septiembre de 1995 en la ciudad de Manchester incluye una nueva definición de cooperativa y una revisión de la formulación de los Principios y Valores Cooperativos. (Alianza Cooperativa Internacional , 1995).

1.2.3.1.Cooperativa

La ACI (1995) define a la cooperativa como: “una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes por medio de una empresa de propiedad conjunta y democráticamente controlada”. (Alianza Cooperativa Internacional , 1995, párr.3).

Para Carlos Palacio Antía, Presidente de las ACI- Américas, la cooperativa en esencia “es una empresa, con vocación social, reinvierte sus excedentes, se preocupa por el bienestar de sus asociados y de la comunidad, atiende al interés colectivo y no el individual” (Alianza Cooperativa Internacional , 2007, pág. 4)

1.2.3.2.Valores Cooperativos

Los Valores que se ha establecido la ACI (1995) para influenciar la conducta de los miembros de las cooperativas son los siguientes: Ayuda mutua; Responsabilidad; Democracia; Igualdad; Equidad; Solidaridad; Honestidad; Transparencia; Responsabilidad Social. (Alianza Cooperativa Internacional , 1995).

1.2.3.3.Principios Cooperativos

“La formulación del sistema de principios y valores demostró ser eficiente en casi 170 años de historia y contribuyó a transformar al cooperativismo en una de las mayores fuerzas sociales y económicas a nivel mundial”. (Alianza Cooperativa Internacional , 1995, párr. 2).

Sobre cada uno de los siete principios ACI que se enumeran a continuación se presenta un análisis con el fin de rescatar la esencia del cooperativismo.

1. Primer Principio: Membresía abierta y voluntaria.- Las cooperativas son organizaciones voluntarias abiertas para todas aquellas personas dispuestas a utilizar sus servicios y dispuestas a aceptar las responsabilidades que conlleva la membresía sin discriminación de género, raza, clase social, posición política o religiosa. (Alianza Cooperativa Internacional , 1995, Sección principios).

En cuanto al primer principio, las personas que deseen ser miembros de una cooperativa libre y voluntariamente sin discriminación alguna están obligadas a aceptar responsabilidades y cumplir con los derechos y obligaciones que rigen a las cooperativas.

Las palabras claves extraídas del primer principio son:

- Membresía abierta: Cualquier persona puede ser miembro
- Voluntaria: Libre y facultativamente
- Igualdad: Sin discriminación
- Responsabilidades

2. Segundo Principio: Control democrático de los miembros.- Las cooperativas son organizaciones democráticas controladas por sus miembros quienes participan activamente en la definición de las políticas y en la toma de decisiones. Los hombres y mujeres elegidos para representar a su cooperativa, responden ante los miembros. En las cooperativas de base los miembros tienen igual derecho de voto (un miembro, un voto), mientras en las cooperativas de otros niveles también se organizan con procedimientos democráticos. (Alianza Cooperativa Internacional, 1995, Sección Principios).

Del segundo principio se entiende que, en las cooperativas todos los miembros en igualdad de derechos y condiciones pueden elegir y ser elegidos mediante un voto.

La democracia demanda tolerancia ante el modo de pensar y sentir, comprensión de las reflexiones ajenas, sentido de responsabilidad ¿Que pueden o deben hacer los demás? ¿Qué me corresponde hacer a mí? y la justicia: ánimo de reconocer capacidades, virtudes y méritos (El Espinal- Colombia , s.f.).

Palabras claves:

- Democracia
- Organización
- Representación
- Derechos
- Obligaciones
- Tolerancia
- Justicia
- Reconocimiento

3. Tercer Principio: Participación económica de los miembros.- Los miembros contribuyen de manera equitativa y controlan de manera democrática el capital de la cooperativa. Por lo menos una parte de ese capital es propiedad común de la cooperativa. Usualmente reciben una compensación limitada, si es que la hay, sobre el capital suscrito como condición de membresía. Los miembros asignan excedentes para cualquiera de los siguientes propósitos: El desarrollo de la cooperativa mediante la posible creación de reservas, de la cual al menos una parte debe ser indivisible; los beneficios para los miembros en proporción con sus transacciones con la cooperativa; y el apoyo a otras actividades según lo apruebe la membresía. (Alianza Cooperativa Internacional, 1995, Sección Principios).

El tercer principio tiene como fundamento la administración económica. El capital es de propiedad común, los miembros contribuyen equitativamente y la gestión de dichos recursos es democrática buscando el desarrollo cooperativo y por ende el beneficio de sus miembros. Los excedentes pueden ser utilizados para

actividades que apruebe la membresía, beneficiar a los miembros o solventar necesidades mediante la creación de reservas.

Palabras claves:

- Contribución capital- equidad
- Gestión capital- control
- Propiedad común- igualdad
- Desarrollo de actividades- Bien común
- Reservas- solventar necesidades- Bien común
- Miembros- Beneficio económico- Bien común

4. Cuarto Principio: Autonomía e independencia.- Las cooperativas son organizaciones autónomas de ayuda mutua, controladas por sus miembros. Si entran en acuerdos con otras organizaciones (incluyendo gobiernos) o tienen capital de fuentes externas, lo realizan en términos que aseguren el control democrático por parte de sus miembros y mantengan la autonomía de la cooperativa. (Alianza Cooperativa Internacional, 1995, Sección Principios).

El cuarto principio hace referencia a las características propias de una cooperativa para su correcto desempeño.

Autonomía: la potestad de la membresía para regirse a sus normas propias y solventar necesidades específicas mediante la cooperación de sus miembros (ayuda mutua). A pesar de que exista acuerdos con otros organismos no pierden la facultad de decisión y control de la cooperativa.

Independencia: libertad de autogobierno que asegure la democracia de sus miembros.

Los principales componentes de esta definición están relacionados con los valores de ayuda mutua, responsabilidad, democracia.

Las siguientes palabras caracterizan este principio:

- Autonomía
- Aseguramiento

- Potestad
- Cooperación
- Independencia
- Autogobierno

5. Quinto Principio: Educación, formación e información.- Las cooperativas brindan educación y entrenamiento a sus miembros, a sus dirigentes electos, gerentes y empleados, de tal forma que contribuyan eficazmente al desarrollo de sus cooperativas. Las cooperativas informan al público en general, particularmente a jóvenes y creadores de opinión, acerca de la naturaleza y beneficios del cooperativismo. (Alianza Cooperativa Internacional, 1995, Sección Principios).

En este principio, la educación y formación están dirigidos para el personal interno de la cooperativa con el fin de que contribuya eficazmente al desarrollo de la organización, mediante la información a terceros se pretende dar a conocer el cooperativismo con una opción diferente a la empresa de capital, que genera confianza.

Las principales características del quinto principio son:

- Educación
- Formación
- Entrenamiento
- Información
- Eficacia
- Desarrollo
- Promoción

6. Sexto Principio: Cooperación entre cooperativas.- Las cooperativas sirven a sus miembros más eficazmente y fortalecen el movimiento cooperativo trabajando de manera conjunta por medio de estructuras locales, nacionales, regionales e internacionales. (Alianza Cooperativa Internacional, 1995, Sección Principios).

La cooperación entre cooperativas ha contribuido al desarrollo social y económico de estas organizaciones. Históricamente y en la actualidad las muchas cooperativas han recibido ayudas económicas de instituciones internacionales, éstas han sido un apoyo en época de crisis, además que sus modelos de gestión se implementan en varias naciones, regiones y localidades con el fin de que dichas organizaciones crezcan, se integren, fortalezcan y dinamicen.

El principio de cooperación entre cooperativas está relacionado con el principio de ayuda mutua y las características identificadas son las que se mencionan a continuación:

- Fortalecimiento
- Integración
- Crecimiento
- Dinamismo
- Trabajo conjunto

7. Séptimo Principio: Compromiso con la comunidad.- La cooperativa trabaja para el desarrollo sostenible de su comunidad por medio de políticas aceptadas por sus miembros. (Alianza Cooperativa Internacional, 1995, Sección Principios).

El compromiso con la comunidad es la responsabilidad social y preservación ambiental. Las cooperativas se ubican en un espacio geográfico específico donde existen comunidades definidas, al servir a un segmento determinado su compromiso se evidencia en la calidad de sus productos o servicios, en actividades programadas para la conservación ambiental y en acciones que contribuyen a la infraestructura, educación, salud de dichas comunidades. Este tipo de actividades se desarrollan mediante políticas que son establecidas y aceptadas por sus miembros.

Este principio guarda una estrecha relación con el bien común y ayuda mutua contempla las siguientes características:

- Compromiso

- Responsabilidad social
- Preservación ambiental
- Contribución social
- Desarrollo sostenible
- Beneficios a la comunidad

1.2.3.4. Análisis de principios y valores cooperativos ACI

El Cuadro 3 reúne las palabras claves identificadas en cada uno de los principios universales de cooperativismo, se identifican actores, se establecen características de dichos actores, factores que influyen interna y externamente en las actividades cooperativas y valores establecidos por la ACI.

El análisis de los siete principios de cooperativismo permite identificar un proceso sistemático de gestión que va desde la adherencia de las personas a la cooperativa, el nivel de participación que tienen dentro de la organización, hasta la contribución en movimientos cooperativos y compromisos con la comunidad.

Los valores cooperativos, destacan unos con mayor énfasis que otros, en cada uno de los siete principios de cooperativismo, como una forma de caracterizar procesos de gestión identificados. Por lo tanto, si los valores no son tomados en cuenta en un determinado proceso, esto se puede considerar un factor de riesgo, que desvía la gestión prospera de la organización.

Las actividades cooperativas identificadas en cada uno de los principios se constituyen en un modelo de gestión, ya que proporcionan lineamientos para el funcionamiento interno de las cooperativas y sus relaciones externas.

Como se ha podido identificar los tres primeros principios corresponden a dinámicas internas de las cooperativas, los dos siguientes principios a dinámicas internas y externas y los dos últimos principios destacan dinámicas externas.

Cuadro 3.- Análisis Principios y Valores Cooperativos ACI

Principios	Actores	Características actores	Características principios	Valores	Actividades cooperativas	Influencia de Factores
1. Membresía abierta y voluntaria	Personas	Necesidades iguales Fines comunes	<ul style="list-style-type: none"> • Voluntario • Libre • facultativo • Sin discriminación 	Igualdad Responsabilidad Honestidad	Comercialización de bienes o Prestación de servicios, actividad económica.	Interno
2. Control democrático de los miembros	Socios de la cooperativa	Un miembro un voto	<ul style="list-style-type: none"> • Democracia • Organización • Representación • Derechos • Obligaciones • Tolerancia • Justicia • Reconocimiento 	Democracia Transparencia Responsabilidad	Elección de representantes, fijación de políticas, toma de decisiones.	Interno
3. Participación económica de los miembros	Socios de la cooperativa	Contribución económica	<ul style="list-style-type: none"> • Propiedad común • Membresía • Capital • Excedentes • Beneficio • Bien común 	Responsabilidad Transparencia Equidad	Administración de capital.- Destino de excedentes: 1. Reservas 2. Beneficio para miembros. 3. Desarrollo de actividades sociales.	Interno
4. Autonomía e independencia	Cooperativa como organización	La cooperativa es controlada únicamente por sus miembros	<ul style="list-style-type: none"> • Control • Aseguramiento • Potestad • Autonomía • Independencia • Autogobierno 	Ayuda mutua Responsabilidad Democracia	Toma de decisiones sobre: acuerdos con otras organizaciones.	Interno Externo

Continúa →

Principios	Actores	Características actores	Características principios	Valores	Actividades cooperativas	Influencia de Factores
5. Educación, formación e información	Miembros de la cooperativa: Dirigentes electos gerentes empleados Público general jóvenes	Entrenamiento y formación: personal interno de la cooperativa. Información al público en general	<ul style="list-style-type: none"> • Educación • Formación • Entrenamiento • Información • Eficacia • Desarrollo • Promoción 	Responsabilidad social Honestidad Ayuda Mutua Transparencia	Contribuir eficazmente al desarrollo de la cooperativa Informar sobre los beneficios del cooperativismo.	Interno Externo
6. Cooperación entre cooperativas	Varias Cooperativas	Cooperativas con fines comunes	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento • Integración • Crecimiento • Dinamismo • Trabajo conjunto 	Ayuda mutua Solidaridad	Fortalecer el movimiento cooperativo mediante modelos de gestión estándares.	Externo
7. Compromiso con la comunidad	Cooperativa Comunidad	Participación en actividades a favor de la comunidad	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso social • Desarrollo sostenible 	Ayuda mutua Responsabilidad social Solidaridad	Definición de políticas, estrategias programas que contribuyan al desarrollo de la comunidad	Externo

Fuente: Alianza Cooperativa Internacional, 1995

1.3. El Buen Vivir

En Ecuador, el “Buen Vivir” es denominado también *Sumak Kawsay* en kichwa, mientras que en Bolivia se le invoca como “Vivir Bien”, *suma qamaña en aymara, o ñandareko* en guaraní, toman su terminología de la cosmovisión ancestral.

1.3.1. Convergencia de ideas

El Buen Vivir se ha convertido en un tema de debate debido a su influencia en la redacción de las constituciones de Ecuador y Bolivia. Varios estudiosos han aportado con teorías como se presentan a continuación:

1.3.1.1. Leonardo Boff

Leonardo Boff (2009) manifiesta:

El «buen vivir» supone una visión holística e integradora del ser humano, inmerso en la gran comunidad terrenal, que incluye además de al ser humano, al aire, el agua, los suelos, las montañas, los árboles y los animales; es estar en profunda comunión con la Pachamama (Tierra), con las energías del Universo, y con Dios (Agencia Latinoamericana de Información, 2009,párr.6).

1.3.1.2. David Choquehuanca

David Choquehuanca ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia explica el contenido del artículo 8 de la Constitución Política de Estado en el que se establece:

El Estado asume y promueve como principios ético-morales de la sociedad plural: ama qhilla, ama llulla, ama suwa (no seas flojo, no seas mentiroso ni seas ladrón), suma qamaña (vivir bien), ñandareko (vida armoniosa), teko kavi (vida buena), ivi maraei (tierra sin mal) y qhapaj ñan (camino o vida noble) (Asamblea Constituyente , 2008, pág. 12).

“Para los que pertenecemos a la cultura de la vida lo más importante son los ríos, el aire, las montañas, las estrellas, las hormigas, las mariposas...El hombre está en último lugar, para nosotros, lo más importante es la vida". "Queremos volver a Vivir Bien, lo que significa que ahora empezamos a valorar nuestra historia, nuestra música, nuestra vestimenta, nuestra cultura, nuestro idioma, nuestros recursos

naturales, y luego de valorar hemos decidido recuperar todo lo nuestro, volver a ser lo que fuimos" (Choquehuanca, 2010).

Choquehuanca (2010) afirma, que el socialismo y capitalismo están distantes del vivir bien; el primero busca satisfacer las necesidades del hombre y para el capitalismo lo más importante es el dinero y la plusvalía.

En el año 2010, se identificaron 25 características, que como sostiene Choquehuanca poco a poco se irán implementando en el nuevo Estado Plurinacional.

Priorizar la vida, llegar a acuerdos en consenso, respetar las diferencias, vivir en complementariedad, equilibrio con la naturaleza, defender la identidad, priorizar derechos cósmicos, saber: comer, beber, danzar, trabajar, comunicarse; son las principales características que hemos identificado de los 25 postulados.

Para David Choquehuanca, en resumen, vivir bien implica vivir en armonía con la naturaleza, se da prioridad al medio ambiente y el ser humano pasa a segundo plano.

1.3.1.3. Luis Coraggio

Coraggio en su artículo: La economía popular solidaria en el Ecuador (2012) sostiene, que el Sumak Kawsay es la forma que asume la reproducción ampliada de la vida en la Constitución ecuatoriana; esto implica orientar el sistema económico de manera que permita lograr el equilibrio de los seres humanos consigo mismos, el equilibrio entre los seres humanos, el equilibrio de los seres humanos con la naturaleza y el equilibrio entre las comunidades de los seres humanos (Cattani , Coraggio , & Laville , 2009).

Respecto a lo anteriormente dicho, manifiesta que para alcanzar los equilibrios planteados (José Luis Coraggio Org, 2009) se requiere una adecuada institucionalización de lo económico combinando cinco principios: subsistencia por la propia producción, reciprocidad, redistribución, intercambio y planificación.

1.3.1.4. Fander Falconí

Fander Falconí secretario nacional de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) del Ecuador, durante el acto de inauguración de la Primera Asamblea Ciudadana Plurinacional e Intercultural para el Buen Vivir, manifiesta:

El Buen Vivir es una forma de vida que quiere o pretende alcanzar la felicidad. Es la permanencia de la diversidad y de nuestras culturas. Es armonía, igualdad, equidad y solidaridad. No es la búsqueda de la opulencia, sino que es vivir, relacionarnos, el florecimiento de las sociedades, las esperanzas y las ansias de vivir bien. Tampoco es un paradigma científico ni un concepto, es una idea movilizadora para acercarnos a una sociedad que tiene que ser más estructurada en términos sociales y políticos (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo , 2013, párr. 4).

1.3.1.5. Vivir Bien y Vivir Mejor

Estudiosos como Boff (2009) y Huanacuni (2010) coinciden en que vivir mejor supone un progreso ilimitado, se crea en condiciones de competencia: millones de personas han tenido que vivir mal para que algunos puedan vivir mejor. Por otro lado; la visión del vivir bien está en consumir lo necesario y no más de lo que el ecosistema pueda soportar, nos invita a reciclar, rehusar y vivir en armonía con la naturaleza.

El vivir bien no puede concebirse sin la comunidad. “La lógica capitalista caracterizada por el individualismo, la monetarización de la vida..., la desnaturalización del ser humano y la visión de la naturaleza como un recurso que puede ser explotado, una cosa sin vida, un objeto a ser utilizado” (Huanacuni, 2010, pág. 51).

Huanacuni (2010) sostiene que la visión de vivir mejor ha generado una sociedad desigual, desequilibrada, depredadora, consumista, individualista, insensibilizada, antropocéntrica y antinatura.

Para Choquehuanca (2010) vivir mejor se relaciona con el capitalismo, se traduce en egoísmo, desinterés por los demás, explotación de las personas y lucro; mientras que vivir bien apunta a una producción equilibrada y una vida sencilla.

1.3.2. Planificación para el Buen Vivir en Ecuador

En la Constitución de la República del Ecuador 2008 objeta uno de los deberes primordiales del Estado “Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir” (art. 3 inc. 5). Además para la consecución del Buen Vivir se considera deberes generales como: “Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo” (art. 277 inc. 2).

En la Constitución de 2008 existen dos campos principales de acción en un mismo nivel de jerarquía: por un lado el “régimen del Buen Vivir”, y por el otro, el “régimen de desarrollo”. Este último es definido como (art. 275) *“el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del sumak kawsay”*. *“El buen vivir requerirá que las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades gocen efectivamente de sus derechos, y ejerzan responsabilidades en el marco de la interculturalidad, del respeto a sus diversidades, y de la convivencia armónica con la naturaleza”*. (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 135). Este régimen de desarrollo pretende una planificación participativa, y se expresa en diferentes áreas del trabajo, tanto como de las soberanías: alimentaria, económica y energética. En paralelo, el régimen del Buen Vivir incluye las cuestiones de inclusión y equidad (por ejemplo, educación, salud, vivienda, cultura, etc.) biodiversidad y recursos naturales (Acosta, 2010, pág. 6).

1.3.2.1. Planificación de la Revolución Ciudadana

El periodo 2007- 2010 del Gobierno de la Revolución Ciudadana traza el punto de partida. La planificación: la visión se centra en romper con el modelo neoliberal, recuperar las facultades estatales, planificar por objetivos; la nueva constitución enfatiza en derechos, planificación territorial, marco constitucional; la consolidación

del proceso, basada en la transformación económica y productiva, la descentralización y plan de acción (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013, pág. 13).

1.3.2.2. Buen Vivir Plan Nacional 2013 – 2017

El Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017, contiene un conjunto de 12 objetivos (93 metas, 111 políticas y 1095 lineamientos estratégicos). La revolución plantea una hoja de ruta a seguir: “la equidad, el desarrollo integral, la Revolución Cultural, la Revolución Urbana, la Revolución Agraria y la Revolución del Conocimiento” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013, pág. 10).

Antecedentes

1. Plan Nacional de Desarrollo 2007 - 2010

Contempla cinco revoluciones: la revolución constitucional y democrática; la revolución ética; la revolución económica y productiva; la revolución social y, la revolución por la dignidad (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013).

2. Plan Nacional de Buen Vivir 2009 – 2013

Marca el camino para consolidación del Buen Vivir, entendido como la búsqueda de la igualdad y la justicia social, el reconocimiento, la valoración y el diálogo de los pueblos y de sus culturas, saberes y modos de vida (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013).

Objetivos

Los 12 objetivos del Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017 están organizados en tres grupos:

Cuadro 4.- Objetivos del Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 - 2017**Objetivo: Poder popular y Estado**

1. Consolidar el Estado democrático y la construcción del poder popular.

Objetivos: derechos y libertades para el Buen Vivir

2. Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.
3. Mejorar la calidad de vida de la población.
4. Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.
5. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.
6. Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.
7. Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global.

Objetivos: transformación económica y productiva

8. Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible.
9. Garantizar el trabajo digno en todas sus formas.
10. Impulsar la transformación de la matriz productiva.
11. Asegurar la soberanía y eficiencia de los sectores estratégicos para la transformación industrial y tecnológica.
12. Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana.

Fuente: Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo , 2013, págs. 16-18

1.4. El Transporte

El transporte es primordial en el desarrollo económico, mejora la accesibilidad y conexión con diferentes poblados. Es un factor decisivo al momento de determinar dónde vivir considerando distancias, por ejemplo la distancia al trabajo o el acceso a recursos, bienes, insumos, etc., además hay que tomar en cuenta, el tiempo, la congestión, movilidad. Así, el transporte es un motor que literalmente “mueve” la economía (Hubenthal, 2010).

1.4.1. Estructura del Transporte

Para el presente estudio y en materia de transporte, es importante indicar que parte del contenido de esta sección ha sido extraído de los planes de movilidad de transporte establecidos por las municipalidades de Quito y Rumiñahui, debido a que la movilidad en el cantón Rumiñahui es imposible que se analice aisladamente, ya que se contempla en el contexto geográfico y de actividades íntimamente relacionadas con Quito DM. a más de ello se recalca la importancia del transporte en el ámbito económico de comunicación y conectividad.

El Transporte es el principal componente de la movilidad, comprende los medios que se utilizan para el desplazamiento de personas y mercancías en modos motorizados y no motorizados, los primeros se constituyen en el elemento básico de movilización ya que su uso se ha generalizado debido a las condiciones físicas y a las largas distancias que deben recorrerse para el desarrollo de las actividades cotidianas; los modos no motorizados cubren los desplazamientos menores, especialmente la caminata y la bicicleta que por el momento es utilizada principalmente de forma recreativa (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2013, pág. 29).

A continuación se presenta la estructura de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito:

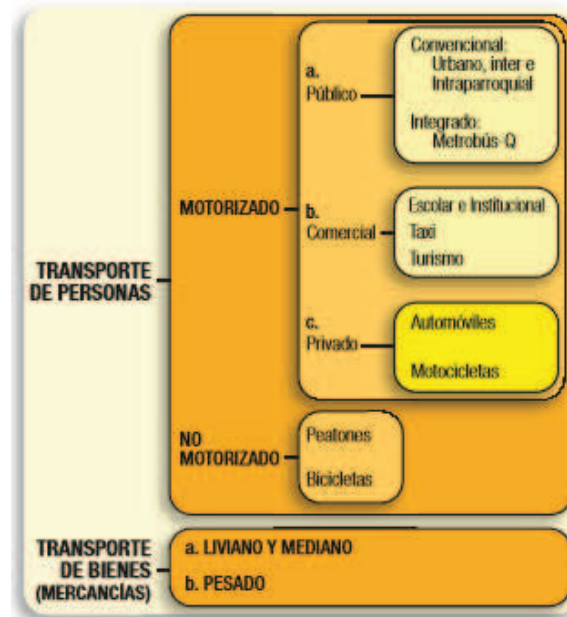


Figura 3.- Estructura del transporte

La estructura de Transporte de Quito es similar a la estructura de transporte de Rumiñahui, la única diferencia que se puede distinguir está, en el transporte motorizado público que en el caso de Quito incluye el sistema integrado Metrobús.

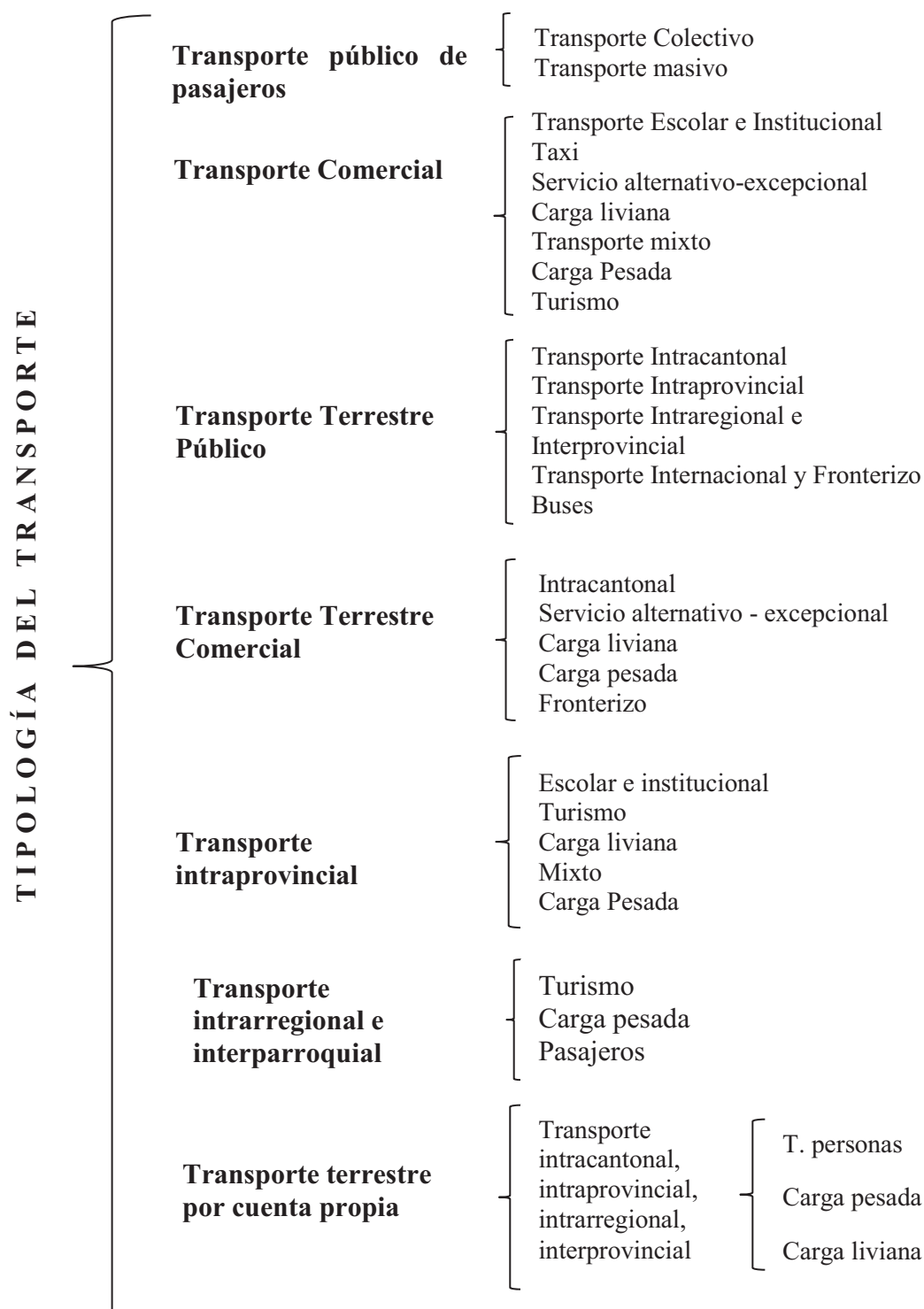
Transporte de personas

El Transporte Motorizado. La movilización de las personas se produce mediante el uso de distintas formas o modos de transporte que pueden o no estructurarse como sistemas y que constituyen la partición modal. Cuando esos modos están interrelacionados o son complementarios conforman un sistema. La partición modal de los viajes motorizados es un índice que muestra de manera general la distribución de la movilidad en el transporte público y el transporte privado (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2013, pág. 29).

La partición modal demuestra una tendencia desfavorable con relación a los objetivos lógicos de un Plan de movilidad que debe ser mantener al menos estable la proporción de viajes en transporte público colectivo y los realizados en vehículos privados (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui pág. 30).

1.4.2. Tipología del Transporte

En base al Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) se establece la siguiente clasificación del transporte:



Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2014, págs.15 - 16

1.4.3. Terminología Transporte

Los conceptos expuestos por el GADMUR (2013) a continuación proporcionan serie de parámetros que influyen en el funcionamiento del sistema de transporte:

Accesibilidad.- Es la característica que expresa las condiciones de acceso y uso de las personas respecto de las edificaciones, del territorio, de los medios de transporte y comunicación en términos de facilidad, dificultad y/o autonomía.

Buses alimentadores.- Es la flota de buses que opera en las rutas alimentadoras, utilizada para transportar a los pasajeros desde y hacia los terminales de transferencia de la ruta troncal.

Congestión de tráfico.- Es la condición de una vía caracterizada por la masiva concentración vehículos que se desplazan a bajas velocidades realizando paradas continuas, consumen más tiempo en el viaje y se generan colas crecientes de vehículos.

Contaminación.- La transmisión y difusión gases, vapores o partículas sólidas capaces de mantenerse en suspensión en la atmósfera, con valores superiores a los normales, provenientes de la combustión vehicular, que alteran el equilibrio físico y/o mental del ser humano.

Corredor de transporte.- Es un sistema de transporte público conformado por una ruta troncal servida por buses de gran capacidad funcionando en carril segregado o carril compartido con prioridad de circulación; y por un conjunto de rutas alimentadoras operando con paradas predefinidas y terminales de transferencia. Cuenta con un sistema de recaudación centralizado y operación regulada.

Demoras.- Retraso en cumplimiento de horarios e itinerarios operacionales planificados.

Elementos de control de tráfico.- Semáforos, reductores de velocidad, señalización horizontal y vertical, dispositivos electrónicos, entre otros; que permitan dar fluidez al tráfico peatonal y vehicular.

Flota.- Es el conjunto de vehículos con las características, especificaciones y tipologías previstas por el operador y requeridos por el corredor de transporte, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Frecuencia.- Cantidad de buses que pasan por un punto específico, por unidad de tiempo.

Horas Pico.- Son las horas, en las que se transporta la mayor cantidad de pasajeros.

Itinerario.- Cronología de operación que sigue un vehículo de transporte en una ruta o trayecto.

Modo de Transporte.- Es el conjunto de medios físicos cuyo fin es mover cargas útiles entre distintos lugares.

Modos no motorizados o modos suaves.- Formas alternativas de desplazarse como la movilización mediante bicicleta.

Movilidad.- Es un derecho del ser humano de poder desplazarse, independientemente del modo de transporte a utilizar.

Movilidad sustentable.- Se asume como concepto de movilidad sustentable a la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro.

Movilidad reducida.- Restricción para desplazarse ya sea debido a una discapacidad y/o limitación sensorial, visual y/o auditiva.

Operador/a de transporte.- Organización que presta el servicio de transporte de personas y bienes.

Parque vehicular.- Vehículos que de acuerdo a su tipo constituyen las flotas de las diversas categorías de transporte particular y colectivo.

Planificación de la Operación.- Organización y administración de la flota en los corredores de transporte.

Recaudación.- Actividades y operaciones de los valores por el servicio de transporte.

Ruta.- Es el circuito predefinido que recorre una unidad de transporte colectivo.

Tarifa .- Es la contraprestación económica al servicio de transporte.

Terminal.- Sitio dispuesto para la salida y llegada de vehículos de transporte público colectivo.

Transferencias (estaciones).- Son puntos que permiten a los usuarios, el cambio de rutas o líneas de transporte.

Tráfico.- Acción que implica movimiento. Es muy común que esa palabra se use para referirse al paso o tránsito masivo de vehículos de un lado a otro.

Transporte público.- Corresponde a los servicios de movilización de personas o bienes a cambio de una tarifa, regulados por el Estado e incluye los servicios: colectivo y comercial escolar, taxis, turístico).

Transporte público colectivo.- Es aquel que se presta en condiciones de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Transporte público comercial.- Es el servicio de transporte prestado en automotores de alquiler, sin itinerario fijo, con contadores, sujeto a una tarifa previamente estipulada.

Transporte/desplazamiento multimodal.- Este régimen determina la integración de desplazamientos en cadena combinando varios modos de transporte que pueden ser motorizado y no motorizados.

Tránsito.- Desplazamiento de vehículos y/o peatones a lo largo de una vía de comunicación.

Unidad/ Vehículo.- Cada uno de los vehículos de transporte que forma parte de una flota.

Usuario.- Persona que solicita y hace uso del servicio de transporte público para llegar a su destino.

Viaje.- Movimiento en un sentido entre un origen y un destino.

Vialidad.- Conjunto de obras de infraestructura y el equipamiento.: Ejes viales, calles, avenidas, puentes, etc. (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014, sección “Glosario de términos”).

1.4.4. Parque automotor a nivel nacional

Según la información obtenida por el GADMUR (2013) los datos sobre el parque automotor a nivel nacional son del año 2010 y en base a este se presentan las siguientes cifras:

Se sabe que se matricularon en el país en este año 1.171.924 vehículos, 266.273 más que en el 2009, la provincia del Guayas tiene el mayor porcentaje con el 26%, en segundo lugar la provincia de Pichincha con el 23%; en conjunto representan el 49% del total de automotores existentes en el país, le sigue en importancia Manabí y Azuay con el 7% respectivamente y Los Ríos con el 5%. Del total de vehículos que circulan en el país, se determina que el 95.2% son automotores de uso particular, los de alquiler son el 3.2%, al Estado el 1.3% y de uso Municipal, el 0.3%. Un año atrás, en el 2009, la distribución por uso, fue en su orden: 95.8%, 3.3%, 0.8% y 0.1% respectivamente. Del total de vehículos que fueron matriculados en el 2010, los que sobresalen son los automóviles y las camionetas con el 34.7% y 20.6% respectivamente; valores que en conjunto representan el 55.3% del total de automotores a nivel nacional. Por modelo, 412.133 vehículos, es decir el 35.2%, tienen más de 10 años, pues corresponden a modelos que van de los años 2000 hacia atrás. De estos sobresalen las marcas Chevrolet, Toyota, Nissan y Ford con el 54.8%. Los vehículos que tienen de uno a diez años (modelos 2001 a 2011), representan el 64.8% del total; con lo cual se determina que en nuestro país, el parque automotor está compuesto, en mayor proporción por vehículos que no sobrepasan los diez años. Resulta también interesante destacar, que del total de vehículos matriculados, el 44.4% son vehículos prácticamente nuevos (modelos 2006-2011), que apenas tienen entre uno y cinco años de uso (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014, pág. 30).

1.4.5. Transporte y Economía

En Ecuador el transporte se clasifica como una actividad económica dentro del grupo de servicios (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2012, pág. 12).

La mayor parte de inversión extranjera directa en el año 2012, para transporte, almacenamiento y comunicación fue de México con 80.92 millones de USD y para el segundo trimestre de 2013, la inversión ascendió a 70 millones de USD (Banco Central del Ecuador, 2014, pág. 52).

La aportación del sector de transporte sobre el PIB nacional durante la última década fue en promedio del 8.10% denotando un fuerte crecimiento a partir del año 2001 (Centro de Estudios Asia Pacífico, 2010, pág. 3).

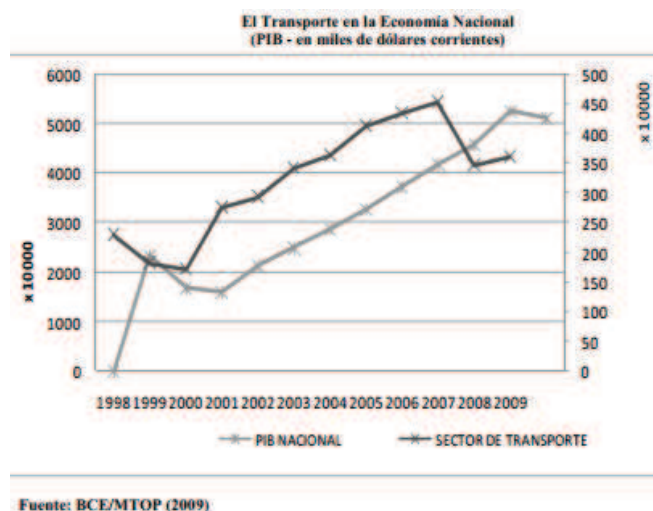


Figura 4.- Transporte en la Economía Nacional

Según estadísticas de la INEC (2011), el cantón Rumiñahui genera un valor agregado bruto de 589.840 miles de USD aproximadamente, lo que representa alrededor del 0.77% con respecto al total nacional. Las principales actividades económicas que sobresalen son: Manufactura 19%, Actividades profesionales e inmobiliarias 18%, Comercio 17%, Transporte, información y comunicaciones 9% al igual que las actividades de Administración Pública (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2011).

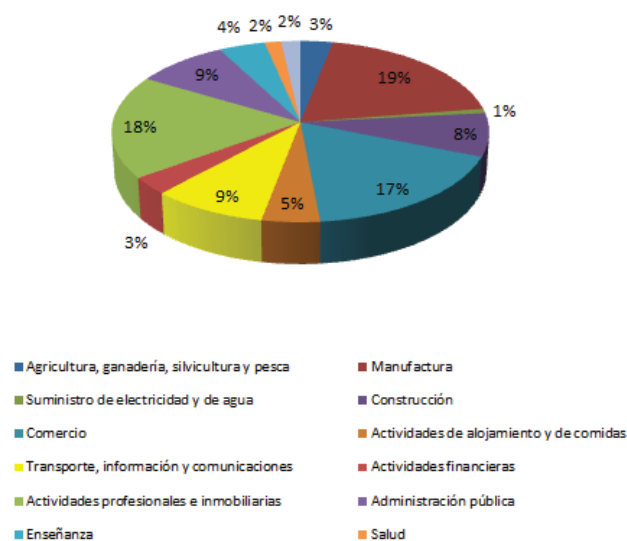


Figura 5.- Ramas de actividad económica del Cantón Rumiñahui

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1. Objeto de la Investigación

La Nueva Constitución de la República del Ecuador (2008) considerada, madre de todas las leyes ecuatorianas establece que “el sistema económico del Ecuador es **Social y Solidario**” (art. 283). Desde este contexto y como punto de partida vale la pena analizar: ¿Qué son las Constituciones? Las Constituciones son restricciones y pre-compromisos que se imponen las sociedades para conseguir objetivos deseados (René Ramírez, 2010). En este sentido, un cambio constitucional implica un nuevo pacto de convivencia, en el cual las partes se comprometen a cumplir con acuerdos y aceptar restricciones. En el análisis de la historia constitucional, dos de las preguntas usuales son: ¿quién diseña los principios de justicia?, así como: ¿para quién se diseñan estos principios? Estas interrogantes se contestan a través de los procesos constitucionales históricos. Las Constituciones de las últimas décadas en América Latina y en Ecuador han sido liberales en su aspecto jurídico, también han tenido un tinte utilitario en términos económicos. La perspectiva utilitaria tiene como principio rector la suma de utilidades individuales como medida de bienestar social. Las políticas y las instituciones se eligen y priorizan según el valor de la suma de utilidades individuales que alcancen. El utilitarismo apela a la regla de mayoría para elegir la mejor opción entre diferentes políticas, y la variable a ser maximizada es el consumo. (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2010, pág. 55).

La Constitución 2008 pretende la igualdad y la justicia política. El igualitarismo de la Constitución se evidencia en la reconfiguración territorial, a partir de la búsqueda de autonomías, crea gobiernos intermedios, policéntricos y equilibrados. A través de los artículos que van desde el 251 hasta el 269, la Constitución auspicia la construcción de regiones autónomas y solidarias, articuladas en un gran proyecto unitario nacional. La horizontalización del país se considera indispensable para romper barreras geográficas que han promovido el regionalismo y la exclusión. La nueva Constitución impulsa una justicia socioeconómica, enfrentando la desigualdad

en sus múltiples formas (Ramírez, 2008). Para ello, se apela a reducir las grandes brechas sociales y económicas a través de dos procesos: el redistributivo (equitativo) y el distributivo. Esto se evidencia por medio de las políticas fiscal, tributaria y social, y a través del acceso a medios de producción (ver art. 3 inc. 5; art. 281 inc. 4; art. 285; art. 300 inc. 2; art. 334). En este sentido, la nueva Carta Magna invita a «producir redistribuyendo» y «distribuir produciendo»; es decir que en el propio proceso de generación de riqueza se produzca la distribución (ver arts. 276 y 284 inc. 1). Esta propuesta centra su énfasis en un desarrollo endógeno para construir una economía social y solidaria, con una articulación inteligente en el mercado mundial (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2010, págs. 63 - 64).

2.1.1. Artículo 283 de la Constitución de la República del Ecuador

Como se había mencionado el artículo 283 de la Constitución de la República del Ecuador (2008) marca el punto de partida para el desarrollo del nuevo sistema económico:

El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 140).

El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 140).

El contenido del artículo 283 en el presente estudio se desagrega en tres partes tomando en cuenta estudios y aportes realizados por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria:

2.1.1.1. Sistema Económico Social y Solidario

“El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria...” (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 140).

El siguiente gráfico ilustra los diversos sectores que conforman el sistema económico social y solidario, y los sectores mixtos resultantes de las intersecciones de estos, en función de la forma de organización y el fin de las actividades.



Figura 6.- Sistema Económico Social y Solidario

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria , 2012

El Sector Económico Social y Solidario en Ecuador contempla un amplio abanico de actores, desde las personas hasta las organizaciones, cuya riqueza y potencial radican precisamente en esa diversidad de formas organizativas que se articulan de “otra forma” al Sistema Económico Social y Solidario. En el país existe un sinnúmero de organizaciones de este sector con importantes perspectivas de crecimiento y una gestión que ha permitido cumplir el objetivo social de satisfacer las necesidades de sus miembros y promover el desarrollo comunitario (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo , 2012, pág. 14).

2.1.1.2. Formas de Organización

“La economía popular y solidaria (...) incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios” (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 140).

Para el efecto, en Ley de Economía Popular y Solidaria (LOEPS) el Sector está dividido en dos secciones: la correspondiente al sector real de la Economía Popular y Solidaria (EPS) y la referente al Sector Financiero Popular y Solidario (SFPS). Este cuerpo normativo define también las características de cada una de las organizaciones que conforman los sectores de la EPS y del SFPS.



Figura 7.- Formas de organización de la Economía Popular y Solidaria

De acuerdo a las formas de organización expuestas, el presente estudio se enfoca exclusivamente en las cooperativas de transporte.

En el artículo 21 de la LOEPS se define al sector cooperativo y en su Reglamento General artículo 83 se define y clasifica a las cooperativas de transporte objeto de estudio:

Art. 21.- El sector cooperativo.- Es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común,

mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social. Las cooperativas, en su actividad y relaciones, se sujetarán a los principios establecidos en esta Ley y a los valores y principios universales del cooperativismo y a las prácticas de Buen Gobierno Corporativo (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2011, pág. 8).

Cooperativas de Transporte:

“Art. 83.- Definición y clases.- Son las constituidas para prestar el servicio de transportes de personas o bienes, por vía aérea, terrestre, fluvial o marítima. No se podrán constituir sin el permiso de operación respectivo” (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012, pág. 23).

Las cooperativas de transporte como lo establece el artículo 21 de la LOEPS desarrollarán sus actividades mediante la aplicación de principios y valores.

La definición y aplicación de principios y valores son la base sobre la cual se cimienta la organización permite definir su estructura interna; funciones, responsabilidades y alcance de actividades. En este sentido, los miembros de una organización procuran su desarrollo en función de un grupo de objetivos comunes basados en conductas adecuadas y buenas prácticas (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2012).

Como se había mencionado en el primer capítulo, la ACI ha establecido siete principios universales de cooperativismo aplicables casi sin modificaciones a distintos contextos y ubicaciones geográficas, estos se han adaptado a la realidad ecuatoriana son los que se establecen en la LOEPS (2011):

***Art. 4 Principios:** a) La búsqueda del buen vivir y del bien común; b) La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales; c) El comercio justo y consumo ético y responsable; d) La equidad de género; e) El respeto a la identidad cultural; f) La autogestión; g) La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas; y h) La distribución equitativa y solidaria de excedentes. (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2011, pág. 5).*

En el Cuadro 5 se presenta una compilación de los principios que guían a las organizaciones que conforman el sector económico popular y solidario y que permiten diferenciarlas de las sociedades de capital tradicionales.

Cuadro 5.- Sector Económico Popular y Solidario y las Sociedades de Capital

ORGANIZACIONES EPS y SFPS	SOCIEDADES DE CAPITAL
Excedentes, ahorros	Utilidad, repartición
Membresía abierta y voluntaria	Directorio cerrado
Organización democrática: "un socio, un voto"	Organización y participación en base al porcentaje de aporte de capital
Participación e integración en: gestión, propiedad y desarrollo	
Participación económica equitativa de los socios (en beneficios)	Distribución de utilidad en base a al porcentaje de aporte de capital
Distribución de excedentes en forma de beneficios para el cumplimiento del balance social	
Autogestión, autocontrol, corresponsabilidad	Gestión, control, responsabilidad
Trabajo sobre capital	Capital sobre trabajo: mercado de trabajo
Propiedad colectiva de los factores productivos	Propiedad en base al porcentaje de aporte de capital
Educación y formación en valores y principios de EPS	Capacitación: planes de carrera
Compromiso con la comunidad y transformación social (aporte, permanencia y concentración geográfica)	Filantropía y responsabilidad social corporativa como estrategia organizacional
Intercooperación e intracooperación	Competencia de libre mercado
Transparencia en la información y rendición de cuentas	Información restringida a miembros del directorio

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria , 2012

2.1.1.3. Objetivo 8 del Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 – 2017

En última instancia y siguiendo con lo establecido en el Art. 283 tenemos:

El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo

garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir. (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 140).

El Plan Nacional para el Buen Vivir 2013- 2017 se alinea al Sistema Económico Social y Solidario mediante el Objetivo 8; como se muestra a continuación:

“Objetivo 8: Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013).

El Objetivo 8 busca concretar aspectos como la inclusión económica y social de millones de personas, la transformación del modo de producción de los países del Sur, el fortalecimiento de las finanzas públicas, la regulación del sistema económica y la justicia e igualdad en las condiciones laborales (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013).

Política y Lineamientos

La política 8.9 del PNBV 2013 – 2017, contiene aspectos concernientes que involucran al sector económico popular y solidario, además los lineamientos enumerados son los que más se ajustan a necesidades actuales de dicho sector.

Política 8.9. Profundizar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario:

- d. Establecer condiciones preferentes a los actores de la economía popular en el acceso a financiamiento y facilidad de tasas de interés, para emprendimientos y/o la ampliación de su actividad productiva existente.
- h. Regular procesos diferenciados para la simplificación de trámites en la generación de emprendimientos, así como para el cumplimiento de las obligaciones con el Estado.
- i. Implementar mecanismos simplificados para la transferencia de rentas al Estado.
- j. Fomentar la asociatividad para el sistema económico popular y solidario organizado y con poder de negociación, en los diferentes encadenamientos productivos donde ejercen su actividad (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013, págs. 267 - 268).

2.2. Planteamiento del problema

VARIABLES DE ANÁLISIS:

- Cooperativismo
- Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS)
- Plan Nacional para el Buen Vivir (PNBV)
- Planificación Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui (GADMUR) .- Transporte

2.3. Delimitación de la Investigación

Actores: Sector cooperativo de servicios: Transporte Terrestre.

- Actividad económica.- Prestación de servicios de transporte

Ubicación: Cantón Rumiñahui, Parroquia Sangolquí.

La delimitación de la investigación está dada por la articulación de las variables de estudio mencionadas en el Planteamiento del Problema.

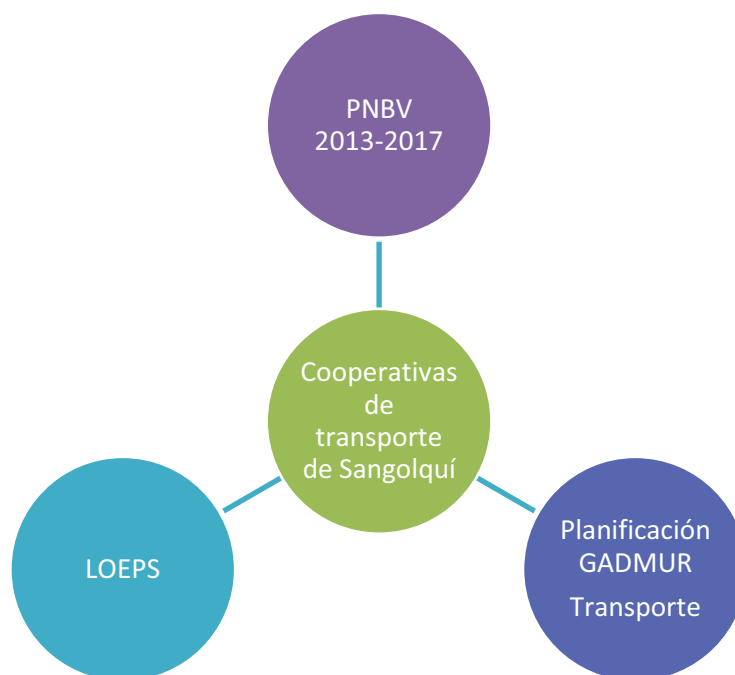


Figura 8.- Objetivo de la Investigación

La LOEPS, es la normativa que regula a las Cooperativas de Transporte aunque su alcance es mucho más amplio como se observa en la figura 7, para el presente estudio su análisis contempla una serie de lineamientos trazados específicamente para las cooperativas de transporte.

En el presente estudio se pretende determinar de qué manera el PNBV proporciona las condiciones necesarias mediante lineamientos para que las cooperativas de transporte que operan en el Cantón Rumiñahui alcancen el Buen Vivir.

Por su parte es importante identificar la alineación del GADMUR a lo establecido en el PNBV o también conocido como Plan Nacional de Desarrollo, estudios, diagnósticos en materia de Transporte y la intervención de la Unidad de Transporte que recientemente fue creada en varias municipalidades.

2.4. Formulación del Problema de Investigación

Tipo de Investigación: Economía

2.4.1. Cooperativismo y Economía Solidaria

La influencia del cooperativismo es a nivel mundial y la filosofía que ha manejado por años ha servido como referente para el desarrollo de teorías, principios y normas en materia de economía solidaria; también es conocido que el cooperativismo se destaca por problemas estructurales y su escasa aplicación de principios (*véase* Cuadro 1).

En una ponencia realizada por Manuel Mariño (2007) titulada “Los Principios Cooperativos desde la perspectiva de la Competitividad en el Mercado”, manifiesta que las cooperativas han perdido su identidad, como resultado de orientar todo su accionar a ser competitivas, convirtiéndose la rentabilidad financiera en su objetivo

final y comportándose como cualquier otra empresa del mercado (Alianza Cooperativa Internacional , 2007, pág. 3).

Mariño (2007) identifica una serie de problemas relacionados con los principios universales de cooperativismo. Estos problemas se resumen a continuación:

Las cooperativas tienen una evidente tendencia a trabajar de manera aislada, y si las circunstancias de mercado lo permiten, diferentes cooperativas compiten para atraer a los asociados de otras cooperativas hermanas o compiten con sociedades de capital que se dedican a la misma actividad;

La capacitación es escasa, y cuando se capacita a los socios y personal tampoco se obtienen los resultados deseados.

No se aplican estrategias de comunicación colectiva para informar al público en general sobre las bondades del cooperativismo y los logros de las empresas cooperativas en aspectos sociales y económicos, e incluso se omite la presentación del Balance Social.

El liderazgo y la democracia de las cooperativas, se ven afectados por el escaso interés que tienen los socios de participar en la directiva. Tendencias burocráticas.

No todos los socios están de acuerdo en capitalizar excedentes invertir en proyectos nuevos, o destinar parte de los excedentes para la creación de reservas. (Alianza Cooperativa Internacional , 2007).

2.4.2. El Buen Vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Rumiñahui 2012- 2025 se crea y estructura de acuerdo a lo establecido en el siguiente marco legal:

- Objetivo 3 del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).
- Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS)

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Rumiñahui 2012- 2025 en un primer diagnóstico detalla problemas que enfrenta el sector cooperativo de transporte de la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui, se destacan falencias internas tales como: ausencia de esquemas gerenciales; escasa aplicación de los principios de cooperativismo, estado precario de las unidades de transporte, carecen de sistemas de cobro automático basados en el sistema de caja común, horarios extendidos y baja remuneración para el personal contratado (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014).

Además en materia de transporte, el crecimiento acelerado del parque automotor y la falta de aplicación de medidas de racionalización del uso del vehículo de transporte privado conspiran contra la fluidez del tráfico lo que es alentado por las deficiencias del transporte público. Los viajes en transporte público están disminuyendo e inversamente los viajes en transporte privado crecen (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2013, pág. 30).

Un primer diagnóstico sobre movilidad y transporte, recalca la importancia de fortalecer el sistema de transporte público masivo, debido a que Rumiñahui crece poblacionalmente a un ritmo acelerado y el comercio a la par se desarrolla incluso con mayor velocidad; lo que hace presente la típica problemática de las grandes ciudades: la falta de transporte, tráfico que supera la capacidad vial, congestión, tiempos excesivos de viaje, entre muchos otros factores que contribuyen en un deterioro de la condición urbana. Todos estos factores influyen en el sistema de transporte intra cantonal urbano y urbano rural (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014).

La mayor parte de la flota actual no cumple las condiciones y especificaciones técnicas para vehículos de servicio público de transporte de pasajeros. No cumplen con condiciones y estándares para protección del ambiente, son elementos contaminantes por emisión de residuos de combustión y ruido (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014).

2.5. Justificación del Problema de Investigación

La importancia de analizar la economía popular y solidaria como factor de desarrollo del sector cooperativo de transporte y su relación con el buen vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui, está en identificar de qué manera cada una de las variables propuestas en el tema se articulan para que las cooperativas de transporte alcancen un mayor desarrollo social y económico.

Los miembros que conforman las cooperativas de transporte en Sangolquí han encontrado en el desarrollo de sus actividades (servicio de transporte) un medio de subsistencia para ellos y sus familias, esto se traduce en un ingreso económico que ha permitido de alguna manera mejorar sus condiciones de vida.

Las cooperativas de transporte en Sangolquí buscan ser sólidas, sostenibles y sustentables en el tiempo, seguir generando fuentes de empleo; sin olvidar que cada uno de los socios asume compromisos con los demás miembros de la organización, y con la organización propiamente dicha. A su vez las cooperativas como entes jurídicos asumen compromisos con los usuarios, con la comunidad y especialmente con el medio ambiente, ya que los medios de transporte terrestres son uno de los principales contaminadores del aire.

El desarrollo del sistema cooperativo en general y del sector económico popular y solidario se traduce en un avance positivo en los ámbitos político, social y económico que favorecen al país, tal es así que, la economía popular y solidaria genera alrededor del 25.7% del PIB a nivel nacional (PNBV 2013 - 2017, págs. 263, 264).

Las cooperativas de transporte tienen una participación significativa en el sector de la economía popular y solidaria y en la Parroquia Sangolquí, Cantón Rumiñahui debido a la gran demanda de servicio de transporte que existe en esa zona geográfica.

Por lo tanto, los problemas expuestos (Formulación del problema) sobre las cooperativas de transporte de Sangolquí, son amenazas que pueden generar impactos negativos.

Se plantean las variables de estudio para responder las siguientes interrogantes:

- ¿Lo establecido en la LOEPS contribuye al desarrollo y fortalecimiento organizacional de las cooperativas con el fin de que estas sean sostenibles y sustentables en el tiempo?
- ¿Lo establecido en la LOEPS proporciona los mecanismos necesarios para que las cooperativas actúen apegadas a principios y valores?
- ¿El sistema de caja común proporciona los mecanismos necesarios para mejorar la gestión de las cooperativas de transporte?
- ¿La planificación del GADMUR en materia de transporte propende el desarrollo de las cooperativas de transporte mediante propuestas concretas?

El análisis de la economía popular y solidaria como factor de desarrollo del sector cooperativo de transporte y su relación con el buen vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui, es de carácter informativo, pretende dar a conocer a los interesados de qué manera la LOEPS y el Plan de Desarrollo se articulan, en este proceso; cuya vinculación con la comunidad es inminente ya que, convierte a todos y todas, en actores que participan activamente, ya sean conductores, transeúntes, usuarios, organismos de control, dignidades gubernamentales, en el desarrollo social, económico político de nuestro país, región, localidad.

2.6. Objetivos de investigación

2.6.1. Objetivo General

- Analizar la Economía Popular y Solidaria como factor de desarrollo del Sector Cooperativo de Transporte y su relación con el Buen Vivir en la Parroquia Sangolquí Cantón Rumiñahui.

2.6.2. Objetivos Específicos

- Diseñar un Marco Teórico que abarque todas las variables identificadas en el tema de estudio.
- Proponer un Marco Metodológico útil para recolectar la información respecto al tema de estudio.
- Desarrollar un Marco Empírico con el fin de procesar la información obtenida.
- Proponer una Discusión que articule las variables de estudio.

CAPÍTULO III

MARCO EMPÍRICO

1.1.Ley de Economía Popular y Solidaria y su Reglamento.

La LOEPS fue aprobada mediante Registro Oficial 444 del 10 de mayo de 2011, se conforma de ocho (8) títulos que contienen: el ámbito, el objeto y los principios de la ley; la economía popular y solidaria; el sector financiero popular y solidario; los organismos de integración y entidades de apoyo; el fomento, promoción e incentivos; las relaciones con el Estado (rectoría, regulación y control); y las obligaciones, infracciones y sanciones. El Reglamento de la LOEPS fue aprobado mediante Registro Oficial 648 del 10 de febrero de 2012.

En el presente capítulo se analiza la Ley de Economía Popular y Solidaria enfocada explícitamente a los artículos que norman el sector cooperativo de transporte.

1.1.1. Objeto

En el artículo 3 se menciona el objeto de la Ley:

a) Reconocer, fomentar y fortalecer la Economía Popular y Solidaria y el Sector Financiero Popular y Solidario en su ejercicio y relación con los demás sectores de la economía y con el Estado; b) Potenciar las prácticas de la economía popular y solidaria que se desarrollan en las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades, y en sus unidades económicas productivas para alcanzar el Sumak Kawsay; c) Establecer un marco jurídico común para las personas naturales y jurídicas que integran la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario; d) Instituir el régimen de derechos, obligaciones y beneficios de las personas y organizaciones sujetas a esta ley; y, e) Establecer la institucionalidad pública que ejercerá la rectoría, regulación, control, fomento y acompañamiento (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria , 2011, pág. 4).

Al analizar el objeto de la LOEPS se identifican tres aspectos fundamentales: la relación del Sector Económico Popular y Solidario con otros sectores económicos (véase Figura 6); la agrupación de personas naturales y jurídicas que integran la Economía Popular y Solidaria en un sólo marco normativo legal; el apoyo estatal que además regula y controla el cumplimiento de la Ley.

1.1.2. Principios

Los principios aplicables a las cooperativas de transporte son de tres tipos: los principios universales de cooperativismo establecidos por la ACI, que fueron analizados en el marco teórico; los establecidos en el artículo 4 de la LOEPS, que fueron mencionados en el objeto de la investigación y los que establecen las cooperativas tomando como referencia los anteriores y además de los principios de buen gobierno corporativo, estos tienen como fin mejorar la comunicación en todos los niveles organizacionales, evitando interferencias en las diferentes funciones y cultivando valores en el ejercicio de sus actividades.

Los principios son considerados en el presente estudio una de las variables a ser analizadas conjuntamente con lo establecido en la LOEPS, con el fin de rescatar la esencia del cooperativismo.

1.1.3. Organizaciones del Sector Cooperativo

En la LOEPS, Título II, Capítulo I, Sección 3 que va del artículo 21 al 72 se establecen los lineamientos que rigen el sector cooperativo de transporte.

Según el artículo 28 de la Ley, las cooperativas de transporte pertenecen al grupo de las cooperativas de servicios que tienen como característica principal: “satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad” (pág. 9).

La caracterización del sector cooperativo de transporte trasciende a las diversas clasificaciones de acuerdo a la tipología de transporte señalada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Agencia Nacional de Tránsito, 2014, Capítulo V). Estos pequeños grupos minúsculos y diversos contenidos en el sector cooperativo, se plantean en el presente trabajo como objeto de estudio.

Los artículos de la Sección 3 se resumen posteriormente con la finalidad de alinear su contenido a los principios cooperativos.

1.1.4. Organismos de Integración y Entidades de Apoyo

El Título IV de la LOEPS, que va desde los artículos 121 hasta el 127 comprende todo lo referente a organismos de integración y entidades de apoyo:

“Las organizaciones sujetas a la presente Ley podrán constituir organismos de integración representativa o económica, con carácter local, provincial, regional o nacional” (Art. 121). “La integración representativa se constituirá con el objeto de defender los intereses de sus afiliadas, ante organismos públicos y privados, colaborar en la solución de sus conflictos y brindarles capacitación, asesoría y asistencia técnica y podrán ser uniones, redes, federaciones de cada grupo y confederaciones” (Art. 123). “La integración económica se constituirá con el objeto de complementar las operaciones y actividades de sus afiliadas mediante la gestión de negocios en conjunto, (...) desarrollar sus mutuas capacidades tecnológicas y competitivas, a través de alianzas estratégicas” (Art.124). Los Gobiernos Autónomos Descentralizados se consideran entidades de apoyo, cuyo objeto es asesorar, capacitar y dar asistencia técnica (Art.127) (págs. 23 - 24).

Según el Reglamento General (Art. 117, párr.4) “No se podrá constituir, a nivel nacional, más de una federación de una misma clase. En el caso de cooperativas de transporte el término clase se asimila al término modalidad señalado en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” (pág. 31).

Las uniones, redes, federaciones y confederaciones de cooperativas de transporte, son los organismos de integración que deben cumplir el papel fundamental de apoyar a dichas organizaciones, mediante asistencia y capacitación al igual que los GAD.

1.1.5. Fomento Promoción e Incentivos

El Título V se refiere al fomento, promoción e incentivos que pueden recibir las organizaciones amparadas en la LOEPS:

- **Fomento**

En el Capítulo I que va desde el artículo 132 al 136 se establecen las medidas de fomento que favorecen a las organizaciones cooperativas:

“Todas las formas de Integración Económica, se beneficiarán de servicios financieros especializados; y, servicios de apoyo: profesionalización de los asociados, asesoría de procesos económicos y organizativos, acreditaciones y registros, y acceso a medios de producción.” (Art. 132, inc. 2);

“La Corporación y la banca pública diseñarán e implementarán productos y servicios financieros especializados y diferenciados, con líneas de crédito a largo plazo destinadas a actividades productivas.”(Art. 132, inc. 3);

Por su parte los Gobiernos Autónomos Descentralizados, para fomentar la economía popular y solidaria, deben incluir en su planificación y presupuestos anuales la ejecución de programas y proyectos socioeconómicos con el fin apoyar a las organizaciones que ampara la Ley (Art. 133) (págs. 25 - 26).

- **Promoción**

El Capítulo II únicamente comprende el artículo 137 en el que se establecen las medidas de promoción:

Entre las medidas de promoción, se destacan, aquellas que promueven el acceso a innovación tecnológica y organizativa, comercio e intercambio justo, consumo responsable y consumo de bienes y servicios de calidad. (pág. 27).

- **Incentivos**

El Capítulo III que va del artículo 138 al 141 establece las formas de incentivo por parte del Estado:

Los actos solidarios por parte de los miembros [de las cooperativas], como parte del ejercicio de las actividades propias de su objeto social, “no constituyen hechos generadores de tributos” (Art. 139).

El Estado será el encargado de incentivar la responsabilidad ambiental, para que las actividades desarrolladas por las organizaciones, se realicen conforme a los postulados de desarrollo sustentable establecido en la Constitución y

contribuyan a la conservación y manejo del patrimonio natural (Art. 141) (pág. 28).

1.1.6. Regulación

Según los artículos 144 de la Ley y 148 del Reglamento, la regulación de las Organizaciones de Economía Popular y Solidaria es potestad de la Función Ejecutiva que está a cargo del Ministerio Coordinador de Desarrollo Social (pág. 29).

De acuerdo a los artículos 145 de la Ley y 149 del Reglamento, las regulaciones son expedidas en forma diferenciada para las cooperativas del sector económico popular y solidario (pág. 30). El Ministerio Coordinador de Desarrollo Social mediante la Secretaría Técnica tendrá como función “realizar seguimiento y evaluación del cumplimiento de las regulaciones” (art. 149, inc.2).

Respecto a las regulaciones en materia de transporte el Reglamento General de la Ley establece: “**Art. ...** La regulación de las cooperativas de transporte terrestre la ejercerán el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Agencia Nacional de Tránsito en el ámbito de sus competencias” (Decreto Ejecutivo número 1278 de 23 de agosto de 2012, publicado el Registro Oficial Suplemento No. 805 de 8 de octubre de 2012).

Las regulaciones que afectan al sector cooperativo de transporte son las siguientes:

a) Regulación para Adecuación de Estatutos de Cooperativas

Mediante Registro Oficial N° 884 del 1 de febrero del 2013, se emite la regulación para a la adecuación de estatutos, con la finalidad de tener un mayor control sobre las cooperativas.

La Superintendencia, elabora y pone a disposición de las cooperativas un modelos de estatutos para llevar a cabo este procesos.

Los aspectos fundamentales que deberá contener el estatuto social son los siguientes: **Denominación social, domicilio, ámbito geográfico de actividades y responsabilidad.-** En caso de que la denominación provoque confusión en el público, se considera la denominación más antigua; **Grupo o clase.-** En el

estatuto deberá especificarse que las cooperativas de transporte pertenecen al grupo de servicios; **Objeto social y actividades.-** Determina, una actividad económica en el caso de las cooperativas de transporte, prestación de servicios lícitos y socialmente necesarios; **Principios.-** Las cooperativas se regirán a los principios establecidos por la ACI, LOEPS y prácticas de Buen Gobierno Corporativo; **Socios.-** en el estatuto debe constar la profesión, dependencia laboral, actividad económica, domicilio, del socio, acorde al objeto social de la cooperativa, se señalará la obligatoriedad de los socios de trabajar en la cooperativa, causas para la pérdida de esta calidad, incluyendo los componentes de la liquidación de haberes. En el reglamento interno debe constar los requisitos para tener la calidad de asociado; **Organización interna.-** Normas básicas para la realización de las asambleas generales; número de vocales de los consejos de administración y vigilancia, requisitos y causas para la remoción de los vocales; requisitos para acceder a las vocalías de los consejos, estableciendo criterios que tengan en cuenta capacidad, aptitudes personales, conocimiento, integridad ética y antecedentes en la cooperativa; atribuciones y responsabilidades de la asamblea general de socios o de representantes, consejos y del gerente; responsabilidad de los vocales por las decisiones tomadas con su voto; prohibición que los vocales de los consejos de administración, al terminar su periodo, sean elegidos vocales de los consejos de vigilancia y viceversa; periodo de duración en el cargo de los directivos y vocales de los consejos; **Régimen económico.-** Las cooperativas de transporte están obligadas a llevar registros contables que permitan determinar resultados financieros, diferenciar actividades propias y complementarias y el ingreso por socios y por terceros, deberá constar de manera expresa, la prohibición de transferir, a cualquier título, puestos, acciones, derechos, posesiones; las imposibilidad de repartir reservas sociales, políticas de distribución de excedentes y utilidades; valor de las aportaciones y el mecanismo de registro de las mismas; obligatoriedad del gerente de presentar los estados financieros al consejo de administración, para su aprobación, dentro de los primeros treinta días de cada año. Una vez aprobados el consejo de administración deberá presentarlos al consejo de vigilancia para que emita su informe al respecto; **Régimen disciplinario y solución de controversias.-**

Referente al régimen de infracciones, sanciones y de solución de controversias, precisando la mediación y el arbitraje como mecanismos preferentes; **Disolución y liquidación voluntaria.-** Se hará constar el procedimiento de disolución y liquidación voluntaria de la cooperativa. (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2014, págs. 3 - 7).

b) Regulación para Fijar Niveles de las Cooperativas

Mediante Registro Oficial N° 934 del 16 de abril del 2013, se dispone que la Superintendencia ubique a las cooperativas de producción, transporte, vivienda, servicios y consumo, en base a sus activos y número de socios, en los niveles 1 o 2, con la finalidad de que se expidan regulaciones diferenciadas (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria , 2014, pág. 15).

Nivel	Producción		Transporte	
	Activos (USD)	Número de socios	Activos (USD)	Número de socios
Nivel 1	0 - 200.000,00	hasta 80	0 - 800.000,00	hasta 100
Nivel 2	200.000,01 o más	Sin importar el número de socios	800.000,01 o más	Sin importar el número de socios
	Sin importar el monto de activos	más de 80	Sin importar el monto de activos	más de 100
Nivel	Vivienda		Servicios y Consumo	
	Activos (USD)	Número de socios	Activos (USD)	Número de socios
Nivel 1	0 - 1.600.000,00	hasta 1000	0 - 100.000,00	hasta 50
Nivel 2	1.600.000,01 o más	Sin importar el número de socios	100.000,01 o más	Sin importar el número de socios
	Sin importar el monto de activos	más de 1000	Sin importar el monto de activos	más de 50

Figura 9.- Fijación de niveles para las cooperativas.

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria , 2014, pág. 15

1.1.7. Control

El control de la Economía Popular y Solidaria está a cargo de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria... (Art. 146).

En el artículo 147 se establece que, respecto a las organizaciones amparadas en la Ley, la Superintendencia tiene como atribuciones: a) Ejercer el control de las actividades económicas de las personas y organizaciones sujetas a esta Ley; b) Velar por la estabilidad, solidez y correcto funcionamiento de las instituciones sujetas a su control; c) Otorgar personalidad jurídica a las organizaciones sujetas a esta Ley y disponer su registro; (...) e) Autorizar las actividades

financieras de las organizaciones del Sector Financiero Popular y Solidario; f) Levantar estadísticas de las actividades que realizan las organizaciones sujetas a esta Ley; g) Imponer sanciones;(…) (pág. 30).

Según el Reglamento, artículo 153, la Superintendencia es la encargada de vigilar el cumplimiento de la ley, reglamento y las regulaciones (...) en forma objetiva, profesional e independiente. (pág. 41).

El artículo 154 del Reglamento establece que las atribuciones de la Superintendencia son: 1. Cumplir y hacer cumplir las regulaciones dictadas por los entes de regulación; 2. Conocer y aprobar las reformas a los estatutos de las organizaciones cuya personalidad jurídica haya otorgado la Superintendencia...; 3. Registrar los nombramientos de directivos y representantes legales de las organizaciones sometidas a su control; 4. Registrar la adquisición o pérdida de la calidad de integrante de las organizaciones sujetas a su control; 5. Proponer regulaciones para la Economía Popular y Solidaria y el Sector Financiero Popular y Solidario; 6. Revisar los informes de auditorías para su aceptación o formulación de observaciones; (...) (pág. 42).

Según el artículo 155 del Reglamento, “la Superintendencia ejercerá sus atribuciones de control en base a planes anuales, que se elaborarán considerando la naturaleza y segmentos de las organizaciones, la aplicación de los diferentes mecanismos de control y la disponibilidad presupuestaria” (pág. 42).

El artículo 156 del Reglamento establece que: “la Superintendencia, podrá utilizar, según las necesidades y oportunidad, cualquiera de los siguientes mecanismos de control: inspección; examen especial; auditoría; (...)” (pág. 42).

1.1.8. Principios y Normativa legal

El Cuadro 6 identifica la manera como los principios que guían el accionar del sector cooperativo se articulan al marco legal con el fin de rescatar la esencia filosófica de dichas organizaciones.

Cuadro 6.- Matriz de Articulación de Principios y Marco Regulatorio

Principios ACI	Principios LOEPS Art. 4	LOEPS- Aplicación a las cooperativas de transporte
1. Membresía abierta y voluntaria	<ul style="list-style-type: none"> • La equidad de género • El respeto a la identidad cultural 	<p>Art. 29.- Quienes pueden ser socios de una cooperativa.- Personas legalmente capaces.</p> <p>Art. 30.- Pérdida de la calidad de socio.- Retiro voluntario, exclusión, fallecimiento, pérdida de la personalidad jurídica.</p>
2. Control democrático de los miembros	<ul style="list-style-type: none"> • La autogestión • La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas; • La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales 	<p>Art. 32.- Estructura Interna</p> <p>Art. 33.- Asamblea General de Socios.- Máximo órgano de gobierno de la Cooperativa.</p> <p>Art. 38.- Consejo de Administración.- Órgano directivo de fijación de políticas.</p> <p>Art. 39.- Presidente.- Designado por el Consejo de Administración y sus miembros.</p> <p>Art. 40.- Consejo de Vigilancia.- Control Interno</p> <p>Art. 45.- Gerente.- Representante legal, judicial y extrajudicial.</p>
3. Participación económica de los miembros	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución equitativa y solidaria de excedentes. 	<p>Art. 48.- Patrimonio</p> <p>Art. 49.- Capital social.- Variable e ilimitado, constituido por las aportaciones pagadas por sus socios.</p> <p>Art. 50.- Fondo Irrepartible de Reserva Legal.- 50% de excedentes, solventar contingencias.</p> <p>Art. 54.- Distribución de utilidades y excedentes</p>
4. Autonomía e independencia	<ul style="list-style-type: none"> • La autogestión • La búsqueda del buen vivir y del bien común 	<p>Art. 56.- Fusión y Escisión</p> <p>Art. 57.- Disolución</p> <p>Art. 58.- Inactividad</p> <p>Art. 59.- Reactivación</p> <p>Art. 60.- Liquidación</p>
5. Educación, formación e información	<ul style="list-style-type: none"> • La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas; 	<p>Art. 132.- Medidas de fomento numeral 4.- Educación y Capacitación.</p> <p>Art. 46 del Reglamento.- Comisiones especiales.- Todas las cooperativas tendrán una comisión de educación.</p>
6. Cooperación entre cooperativas	<ul style="list-style-type: none"> • El respeto a la identidad cultural • La búsqueda del buen vivir y del bien común 	<p>Art. 121.- Organismos de integración</p> <p>Art. 123.- Integración representativa</p> <p>Art. 124.- Integración económica</p> <p>Art. 127.- Entidades de apoyo.- Gobiernos Autónomos Descentralizados</p>
7. Compromiso con la comunidad	<ul style="list-style-type: none"> • El comercio justo y consumo ético y responsable • La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas. 	<p>Art. 141.- Incentivos por responsabilidad ambiental</p>

Fuente: Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011

1.2. Sector Cooperativo de Transporte en Cifras

Según la información del Registro de Organizaciones de Economía Popular y Solidaria (ROEPS), a enero de 2014, se presentan los siguientes datos estadísticos en materia de transporte:

Las cooperativas transporte abarcan el más alto porcentaje del sector cooperativo 53%, las cooperativas de ahorro y crédito reúnen el 28,4% de organizaciones, seguidas de las cooperativas de producción que registran el 9,3% del sector, las cooperativas de vivienda agrupan el 7,3%, las cooperativas de consumo agrupan el 0,3% del total de organizaciones y finalmente las cooperativas que corresponden a otros servicios alcanzan el 1,7%.

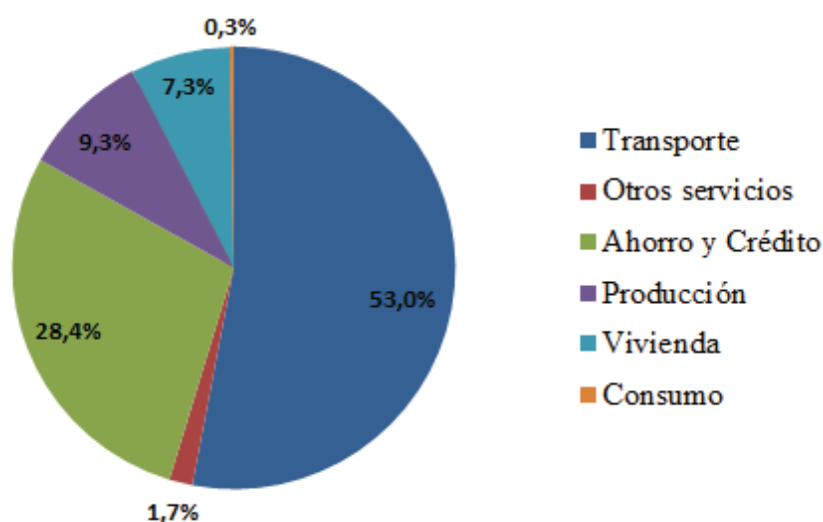


Figura 10.- Sector cooperativo por tipo de organización

Las cooperativas del sector no financiero que tienen una mayor participación, de acuerdo al número de organizaciones, son la de transporte con 74,1% equivalente a 1769 organizaciones, las cooperativas de consumo, producción, vivienda y otros servicios conforman 24,9%. Tomando en cuenta el número de socios, las cooperativas de transporte alcanzan el 49,1% del total de socios (aproximadamente 80 mil personas a nivel nacional).

Cuadro 7.- Participación de las cooperativas de transporte por número de organizaciones

Tipo de Cooperativa	Nro. Organizaciones	%	Total socios	%
Consumo	11	0,46%	1.302	0,08%
Producción	309	12,9%	15.716	9,68%
Transporte	1.769	74,0%	79.623	49,07%
Otros servicios	56	2,34%	3.553	2,19%
Vivienda	244	10,2%	62.081	38,20%
Total	2.398	100%	162.275	100%

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2014, pág. 8

Como se observa en el Cuadro 8, las cooperativas de transporte con activos de hasta USD 800 mil y máximo de 100 socios (nivel 1) representan el 91% y las cooperativas de transporte con activos mayores a USD 800 mil y más de 100 socios son el 9%, los activos de las cooperativa de transporte se caracterizan por una mayor participación en la cuenta del activo fijo, el número de socios por organización es en promedio 37 y 132 respectivamente en cada nivel.

Cuadro 8.- Participación de las cooperativas de transporte de acuerdo a la clasificación por niveles

Tipo de Cooperativa	Nro. Organizaciones	% del total del sector	Activo promedio (en miles de USD)	Socios promedio
Consumo	11	0,46%	348,85	118
Nivel 1	2	18,18%	12,63	19
Nivel 2	9	81,82%	423,56	140
Producción	309	12,93%	205,23	51
Nivel 1	242	78,32%	19,13	34
Nivel 2	67	21,68%	877,39	113
Otros servicios	56	2,34%	299,44	63
Nivel 1	38	67,86%	103,78	34
Nivel 2	18	32,14%	712,50	125
Transporte	1.769	74,05%	655,73	45
Nivel 1	1614	91,24%	149,02	37
Nivel 2	155	8,76%	5.932,06	132
Vivienda	244	10,21%	343,77	254
Nivel 1	219	89,75%	176,28	152
Nivel 2	25	10,25%	1.810,99	1.148
	2.389	100,00%	555,83	68

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2014, pág. 8

De acuerdo a las actividades que realizan las cooperativas de transporte a nivel nacional, como se muestra en la Figura 11, el 45,5% corresponde a las empresas de taxis, el 28,6% agrupa el transporte de pasajeros local e internacional, el 23,8% corresponde al transporte de carga liviana y pesada, adicionalmente, el transporte escolar, de turismo y servicio alternativo alcanza el 2,8%.

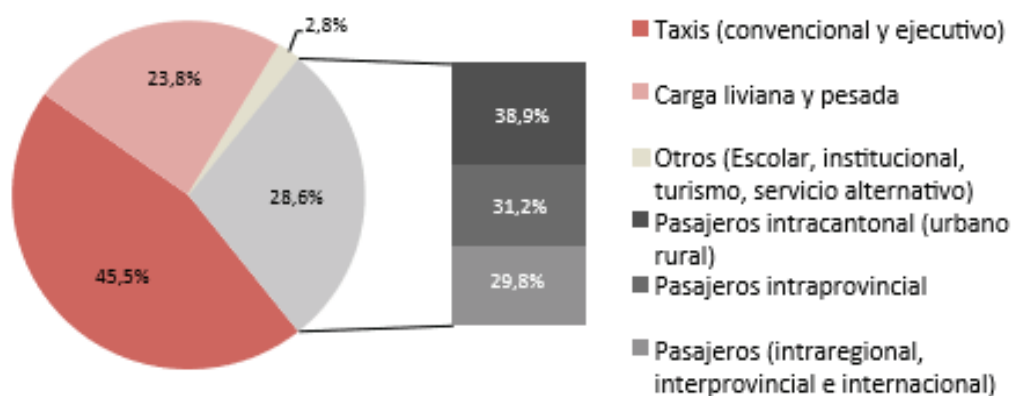


Figura 11.- Distribución de las cooperativas de transporte según el tipo.
Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2014, pág. 9

Según información obtenida del Plan Maestro de Movilidad GADMUR (2013) en el parque automotor de transporte público en Rumiñahui se han determinado 4 tipos las organizaciones de transporte de pasajeros: a) Transporte intracantonal; b) Transporte urbano; c) Transporte escolar; d) Transporte turístico.

La capacidad instalada de transporte terrestre, reposa en la base de datos del GADMUR, dicha información ha sido obtenida de escrituras jurídicas de constitución de organizaciones de transporte y en otros casos se han realizado comprobaciones de campo (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2013).

Como se puede observar la Figura 11 recoge el tipo de transporte y el número de unidades registrada, sin embargo, la generalidad de estas, cuentan con un número mayor de unidades las que se mantienen en condición de en trámite de legalización (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2013, pág. 36).

La composición del parque automotor muestra una mayor participación porcentual de camionetas, 189 unidades de servicios prestados exclusivamente por camionetas, 571 unidades de taxis y 400 unidades de transporte escolar; son las tres clasificaciones que más sobresalen respecto a la participación total, seguido por los buses de transporte intercantonal que registra 318 unidades (Ibídem).

COMPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y BIENES		
TOTAL UNIDADES CARGA PESADA (CAMIONES, CABEZALES)	216	11.98%
TOTAL UNIDADES TRANSPORTE MIXTO (CAMIONES DOBLE CABINA)	31	1.72%
TOTAL UNIDADES TRANSPORTE TURÍSTICO (FURGONETAS)	46	2.55%
TOTAL BUSES TRANSPORTE URBANO	32	1.77%
TOTAL BUSES TRANSPORTE INTERCANTONAL	318	17.64%
TOTAL CAMIONETAS	189	10.48%
TOTAL CAMIONETAS	571	31.67%
TOTAL CAMIONETAS	400	22.19%
TOTAL PARQUE AUTOMOTOR DESTINADO A TRANSPORTE EN EL CANTÓN	1.803	100.00%

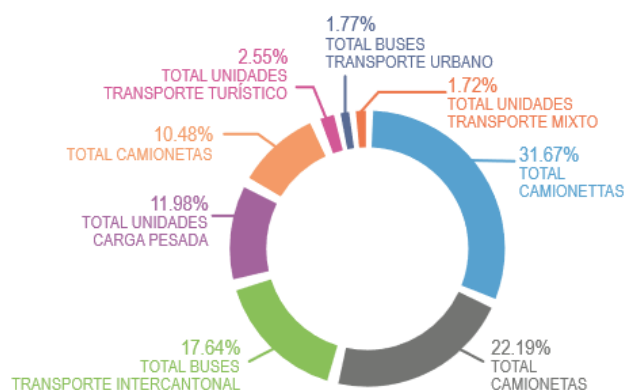


Figura 12.- Composición del parque automotor GADMUR.

Haciendo alusión al número de unidades del parque automotor GADMUR, un diagnóstico inicial en materia de transporte muestra las siguientes novedades:

Las organizaciones de transporte tipo camioneta realizan transporte de pasajeros hacia las localidades periféricas en condiciones nada adecuadas para los usuarios, sin embargo cumplen un papel importante al cubrir una demanda insatisfecha; las unidades registradas en las organizaciones de transporte de pasajeros en taxis suman 571 unidades, muchas de estas

unidades realmente prestan su servicio en Quito, usan el registro en el cantón como una forma de legalización ante la imposibilidad de realizarlo en Quito. Un caso similar se presenta con las unidades de transporte escolar; un reporte de operativos de control de vehículos que prestan servicio de transporte en el cantón realizado por la Sub Jefatura de Transito y Seguridad Vial del Cantón Rumiñahui durante el año 2012 revela haber detectado 196 vehículos que prestan servicio de transporte sin estar legalmente registrados en alguna organización, sin poseer permiso alguno de operación. Comparado con la totalidad de vehículos registrados esta cantidad equivale al 10.87%. Este dato es citado sin embargo mientras no se establezca una investigación minuciosa al respecto no se podrá establecer con exactitud esta problemática (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2013, pág. 36).

Según la información proporcionada por el personal de la unidad de transporte del GADMUR, en la aplicación de una entrevista semiestructurada, se conoce que en la Parroquia Sangolquí existen cuatro cooperativas de taxis; cinco cooperativas de transporte mixto (carga y pasajeros), cinco cooperativas de carga liviana y dos cooperativas de servicio intercantonal.

Como se puede observar en el Cuadro 9 la mayoría de las cooperativas registradas en Sangolquí se ubican en el nivel 1, categoría asignada de acuerdo a los activos y número de socios (*véase* Figura 8).

Cuadro 9.- Cooperativas de Transporte registradas en la Parroquia Sangolquí

N°	RUC	RAZON SOCIAL	NIVEL
1	1791870921001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS GRAN GENERAL RUMIÑAHUI	Nivel 1
2	1791347064001	COOPERATIVA DE TRANSPORTES EN TAXIS PLAZA DEL VALLE	Nivel 1
3	1791320735001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS TURISMO SANGOLQUÍ	Nivel 1
4	1791316959001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS 31 DE MAYO	Nivel 1
5	1791309642001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN CAMIONETAS PLAZA CIVICA	Nivel 1
6	1790969053001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EXCLUSIVO COMERCIAL MIXTO DE CARGA Y PASAJEROS DE CAMIONETAS DOBLE CABINA SANGOLQUÍ N°35	Nivel 1
7	1790942120001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE MIXTO EN CAMIONETAS 28 DE MARZO	Nivel 1
8	1790672557001	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE CARGA ALIANZA DEL VALLE	Nivel 1
9	1791055144001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE MIXTO EN CAMIONETAS DOBLE CABINA GENERAL ALBERTO ENRIQUEZ G	Nivel 1
10	0991345353001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS INTI RUMIÑAHUI	Nivel 1
11	0991258787001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS EL TRIUNFO	Nivel 1
12	1791068548001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE UNION FAJARDO	Nivel 1
13	1790936082001	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE CARGA EN CAMIONETAS CESAR CHIRIBOGA	Nivel 1
14	1791057058001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONETA EL TRIANGULO	Nivel 1
15	1790965325001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERCANTONAL E INTERPROVINCIAL MARCO POLO	Nivel 1
16	1790121550001	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS LOS CHILLOS	Nivel 2

La clasificación por niveles se realizó al ingresar la razón social a la página web de la SEPS, con el fin de corroborar que las 16 cooperativas están registradas y pueden funcionar legalmente.

1.3.Sistema de Caja Común

La Agencia Nacional de Tránsito (2014) expide el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre.

El instructivo propone una guía estandarizada de gestión empresarial para las operadoras de transporte con el fin de normar la administración de recursos provenientes de las actividades de servicio de transporte público terrestre.

1.3.1. Definición e importancia

Tomando como referencia el artículo 4 del instructivo establecemos lo siguiente:

El sistema de caja común es un modelo de gestión, que consiste en recaudar una tarifa proveniente del aporte realizado por todos los socios de la organización a un fondo único, administrado por una operadora de forma centralizada a partir del cual se realiza un reparto equitativo para todos sus miembros tomando en cuenta ingresos y gastos.

La importancia del sistema de caja común radica en tener un mayor control sobre los ingresos, gestionarlos adecuadamente con el fin de mejorar la operación de la flota y por ende ofrecer un servicio de calidad.

1.3.2. Mecanismos de Funcionamiento del Sistema de Caja Común

Según el artículo 5 del instructivo, se presentan cinco lineamientos sujetos a evaluación por parte de los organismos de tránsito competentes:

1. Proceso global de recaudo.- Consiste en identificar:

- Unidades autorizada
- Orden de salida y horario de trabajo de las unidades

- Horario de trabajo de los conductores
- Otros requerimientos acorde al contrato de operación

2. Proceso de provisión de insumos.- Hace referencia a:

- Insumos documentales e instrumentales
- Uniformes
- Hojas de Registro
- Boletos o tickets

3. Proceso de supervisión y control.- Es llevado a cabo por los controladores de campo, se encargan de verificar: registro de pasajeros y tarifas, rutas y frecuencias realizadas por las unidades vehiculares.

Los controladores de las unidades serán responsables de:

- El registro de la cantidad de pasajeros
- El registro de la tarifa recibida por la prestación del servicio
- Receptar la totalidad del dinero entregado por el usuario en cada ruta (excepto los que emiten boletos de viaje)

4. Proceso de registro y conciliación.- Consiste en receiptar el dinero recibido por cada uno de los controladores, validar la información de la cantidad de pasajeros transportados con la información registrada, tomando en cuenta cantidad de vueltas por unidad e ingresos generados en cada ruta.

5. Liquidación.- Se calcula los valores a entregar a cada uno de los socios de la operadora, se realiza el pago y se registran las transacciones.

La fórmula de reparto de valores deberá ser aprobado por el máximo organismo o cuerpo colegiado de la operadora con el objeto de asegurar que todos los socios estén conformes.

Antes de proceder a la liquidación se deben cubrir:

- Obligaciones Laborales: Sueldos, salarios y obligaciones con el IESS.

- Obligaciones Operativas: Mantenimiento de las unidades.
- Obligaciones Societarias o de la Cooperativa: Gastos administrativos, seguros, pago de multas o sanciones, obligaciones con instituciones financieras. (Agencia Nacional de Tránsito, 2014, pág. 5).

1.3.3. Control

La Agencia Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador y Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido las competencias, son los entes, encargados de verificar la implementación del sistema de caja común.

1.4. Planificación GADMUR

Según el modelo de gestión propuesto por el GADMUR se crean las condiciones necesarias para llevar a cabo la implementación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

La estructura orgánica para la implementación del PDOT muestra la forma como se articulan las instancias vinculadas a la planificación con el fin de coordinar, dar seguimiento y evaluar la Planificación y al Ordenamiento Territorial en el Cantón Rumiñahui.

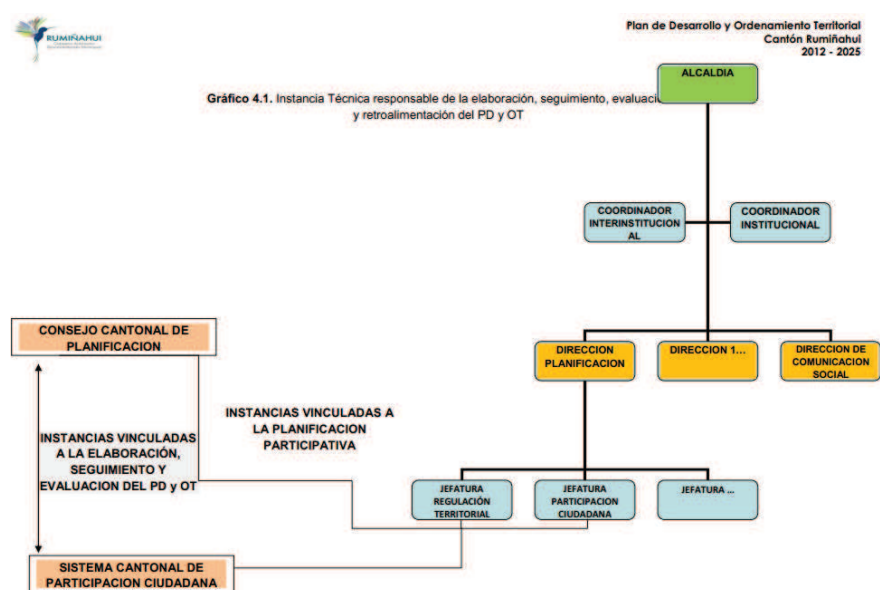


Figura 13.- Estructura Orgánica del PDOT GADMUR

1.4.1. Plan de Movilidad y Transporte

Las directrices establecidas en el PNBV 2013 – 2017 para mejorar el transporte y movilidad, a su vez, contribuyen en el desarrollo favorable de la infraestructura y telecomunicaciones, transformación de la matriz energética y productiva, logística, inclusión, sostenibilidad, comercialización; además pretenden prevenir la contaminación ambiental reduciendo el uso de combustibles fósiles. Una apuesta a la tecnificación y desarrollo del bioconocimiento (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo , 2013).

Plan Maestro de Movilidad y Transporte (2014) constituye la recopilación, ordenamiento y actualización de los varios estudios en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La gestión en materia de movilidad y transporte se traduce en el plan operacional a corto, mediano y largo plazo con el fin de hacer frente a la serie de problemas identificados mediante la ejecución de obras que coloquen a la población como sujeto y fin de las actividades a desarrollarse buscando satisfacer las necesidades de transporte y conectividad de la mejor manera.

El GADMUR ejecutó en los últimos años una serie de obras para mejorar la capacidad de puentes existentes, mejorar la capacidad vial por medio de ampliación de vías y rehabilitación de calzadas. Como complemento se espera que se implementen medidas de gerenciamiento enfocadas a los operadores de transporte urbano, implantando cambios en los dos próximos años, sin inversiones grandes o alteraciones radicales a la estructura urbana del transporte público colectivo (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014).

**Cuadro 10.- Planificación Transporte GADMUR Corto Plazo
PLANIFICACIÓN A CORTO PLAZO**

PNBV 2013 – 2017	OBJETIVOS	LINEAS DE ACCIÓN	DESCRIPCIÓN
<p>6.6. Mejorar la seguridad vial</p> <p>c. Incrementar y mejorar la seguridad en el transporte público con énfasis en los medios masivos (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013, pág. 211).</p>	<p>1. Mejora del sistema de operación de rutas de buses (optimización de las rutas)</p>	<p>a) Eliminación de la operación de múltiples organizaciones sobre un mismo corredor</p> <p>b) Unificación de los tipos de servicio</p> <p>c) Racionalización de rutas y horarios</p>	<p>Evitar la competencia por pasajeros Una ruta, sólo un corredor (Una empresa).</p> <p>Servicio de calidad a una tarifa única.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Replantear recorridos y rutas cortas y directas. • Evitar recorridos innecesarios. • Balancear recorridos, oferta y demanda. • Generar nuevas rutas que atiendan la demanda generada por la presencia de nuevos centros poblados • Mejorar itinerarios, horarios, niveles de servicio. • Establecer un sistema de tarificación a corto plazo.
	<p>2. Mejora de los niveles de servicio de buses (especiales y populares) (propender a la renovación de las flotas vehiculares)</p>	<p>a) Modernización de la flota de buses</p>	<p>1) Adopción de las recomendaciones de tipo de unidad conforme norma INEN Tipo 1 y 2</p> <p>2) Establecimiento de un calendario que permita la renovación en el siguiente orden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renovación de la flota de buses con una vida mayor a 20 años en los próximos 24 meses. • Renovación de la flota de buses con una vida mayor a 15 años en los próximos 48 meses. • Renovación de la flota de buses con una vida mayor a 15 años en los próximos 60 meses.

Continúa 

PNBV 2013 – 2017		PLANIFICACIÓN A CORTO PLAZO	
OBJETIVOS	LINEAS DE ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	
3.12. Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intranacional.			
a. Incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo , 2013, pág. 151)	3. Mejora de horarios y frecuencias de buses. 4. Implantación de paradas con infraestructura, fijas y en atención a demanda.	a) Identificación de la flota. a) Facilidades para la circulación de buses en el área central	Se propone un sistema de comunicación visual, en donde cada bus sea codificado con colores uniformes, números, letras y gráficos de identificación. <ul style="list-style-type: none"> • Implantación de troncales • Jerarquización de vías dando prioridad en algunas de estas a las unidades de transporte (buses). • Organización del sistema de terminales y paradas de buses. • Implantación de Circuitos tangenciales, de forma que estos no ingresen la zona de mayor tráfico. • Mejorar las facilidades y accesibilidad a los peatones, mejorando la infraestructura vial. • Mejoramiento de la capacidad vial eliminando el parqueo en los corredores principales. • Control de vendedores ambulantes • Cambios de ventas ambulantes • Estrategias de parqueo, establecimiento de áreas zonas de parqueo, edificaciones para parqueo.

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014

Cuadro 11.- Planificación Transporte GADMUR Mediano y Largo Plazo

PNBV 2013– 2017		PLANIFICACIÓN A MEDIANO Y LARGO PLAZO NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE					
	Objetivos	Ventajas	Movilidad	Elementos	S.Constructivo	S. Operación	Usuario
7.7. Promover la eficiencia y una mayor participación de energías renovables sostenibles como medida de prevención de la contaminación ambiental (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo , 2013, pág. 236).	<p>1. Promover el uso de modos de transporte alternativos, replazando el tradicional, el automóvil.</p> <p>2. Satisfacer las necesidades de movilidad creando un nuevo sistema de transporte masivo que unido al existente satisfaga la demanda.</p> <p>3. Presentar las ventajas de un sistema alternativo a la comunidad formando la conciencia en los potenciales usuarios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de transporte digno, seguro, confiable. • Sistema sustentable en lo económico, técnico y social. • De capacidad media (>200 pasajeros por unidad) Con trenes tipo monorrail convencional de 2 a 4 vagones. • Sistema altamente automatizado con ubicación y seguimiento a través de tecnología de punta. 	<p>Los problema de movilidad que enfrentaría el proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Congestión de tráfico. (Velocidades de operación bajas de entre 15 y 25 km/h) • Altos costos de operación al ser el vehículo privado el de mayor uso frente a la falta de respuesta del transporte público. • Altos índices de contaminación ambiental. • Efectos colaterales sobre los usuarios (pasajeros) 	<ul style="list-style-type: none"> • Estaciones: Modulares • Monorrail: Compuesto por el Guía Carril, Columna e Intercambiadores. • Trenes Eléctricos: Tecnología probada • Sistema de Suministro de Energía: Controlado por sistema SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) Centro de Control + Facilidades Administrativas, Centro de Mantenimiento y Bodegas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema modular, rápido y de fácil ampliación. • No requiere de un nuevo derecho de vía, usaría uno existente, sin interrumpirlo. • Flexibilidad en la apertura de la ruta, costos menores a otras obras que persiguen el mismo objetivo. • Tecnología desarrollada y probada, confiable en operación y mantenimiento. • Diseño ambiental sostenible, contaminación vial menor a otros sistemas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tecnología probada, confiable en operación, mantenimiento a menor costo. • Eficiente sistema de control SCADA. • Seguridad asegurada al sobrepasar el tráfico rodante y pedestre. • Adaptable a la necesidad, fácil ampliación en el número de vagones. • Diseño ambiental sostenible, contaminación vial menor a otros sistemas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad, no hay posibilidad de colisiones • Seguridad personal dentro del sistema • Comfort • Viaje en un entorno paisajístico, promueve el turismo. • Acceso cómodo en embarque y desembarque, pensado para discapacitados. • Costo competitivo frente a actuales modos de transporte. • Generará plusvalía a lo largo del corredor.

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui, 2014

CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

4.1. Aplicación de principios

¿Lo establecido en la LOEPS proporciona los mecanismos necesarios para que las cooperativas actúen apegadas a principios y valores?

El análisis de los principios de cooperativismo establecidos por la ACI y el análisis de la LOEPS, permiten identificar un proceso sistemático de gestión, a cada uno de estos procesos se les relaciona con principios y valores específicos, por lo tanto, los principios sí se pueden identificar en el desarrollo de las actividades cooperativas.

Los valores y principios de cooperativismo tienen un profundo significado, su aplicación, no debe limitarse a escritos o adoptarse como un estándar o exigencia, al contrario los principios se viven, un ejemplo de ello, son las relaciones interpersonales armónicas que existen dentro de una organización, esto enmaraña una comunicación efectiva y un servicio de calidad.

Las organizaciones que tienen un objetivo social, que buscan el bien común de sus asociados, que privilegian su propio trabajo sobre el capital; se caracterizan por la aplicación de principios de solidaridad, democracia, equidad y a la vez caracterizan al nuevo sistema económico social y solidario, si fuera de otra manera, las cooperativas no fueran cooperativas sino sociedades de capital.

Un criterio concensuado sobre la aplicación de principios busca obtener resultados razonables, es decir que, la aplicación de principios al cien por ciento, responde a una medida extrema, como también decir que simplemente no se han aplicado principios porque estos no han sido escritos, establecido o identificados.

Los organismos de integración representativa y la SEPS para hacer frente a la escasa aplicación de principios imparten capacitaciones a las cooperativas sobre los lineamientos establecidos en la LOES.

El apoyo estatal se considera necesario para el desarrollo de las cooperativas, sin embargo, un control excesivo por parte del órgano rector puede generar tensiones al interior de las cooperativas, y hacer que lo verdaderamente esencial del cooperativismo pase a un segundo plano. Lo importante es propiciar relaciones eficientes entre el Estado y las cooperativas, mediante la optimización de recursos, esto incluye la eliminación de requisitos o papeleo innecesario.

El rezago en la aplicación de principios no sólo recae sobre las cooperativas sino también sobre los organismos de control y vigilancia; es importante que la observancia de los errores identificados en los procesos, sean enfatizados y directamente enlazados al incumplimiento de principios específicos; esta medida condicionante obligará a las organizaciones a trabajar en la mejora del buen gobierno corporativo.

4.2. La intervención estatal

¿Lo establecido en la LOEPS contribuye al desarrollo y fortalecimiento organizacional de las cooperativas con el fin de que estas sean sostenibles y sustentables en el tiempo?

La LOEPS proporciona medidas estandarizadas en cuanto a la estructura organizacional, las medidas de incentivo y fomento se constituyen en factores de desarrollo, por su parte los organismos estatales que ejercen rectoría y control buscan transparentar sus operaciones y poner a disposición del público los resultados de su gestión, la aplicación de regulaciones propende el desarrollo equitativo de dichas organizaciones, sin embargo se pone de manifiesto la capacidad que tengan dichas organizaciones para adaptarse a los cambios.

En la actualidad, las nuevas exigencias gubernamentales, el entorno en el cual se desenvuelven las Organizaciones de Economía Popular y Solidaria, demandan especialización, capacitación, liderazgo; no tanto para hacer frente a la competencia, sino para garantizar que las organizaciones cooperativas sean sostenibles y sustentables en el tiempo.

¿El sistema de caja común proporciona los mecanismos necesarios para mejorar la gestión de las cooperativas de transporte?

Se espera que el sistema de caja común, una vez que sea implementado en las cooperativas de transporte de Sangolquí contribuya en la gestión de los recursos monetarios y a futuro sea un mecanismo homologado que facilite el reparto de recursos, en el ejercicio, se definan políticas de distribución de ingresos en cada organización, para evitar que los directivos de turno se beneficien en base a sus propios intereses.

4.3. La descentralización

¿La planificación del GADMUR en materia de transporte propende el desarrollo de las cooperativas de transporte mediante propuestas concretas?

El GADMUR, planifica y desarrolla actividades movilidad y transporte de acuerdo a lo establecido en el PNBV 2013 – 2017, trabaja coordinadamente con las municipalidades de Quito D.M. y Mejía y cuenta con el apoyo de los organismos de control, para llevar cabo la planificación establecida.

El GADMUR ha establecido acciones concretas a corto plazo para mejorar la movilidad y el servicio de transporte, mediante la racionalización de rutas, horarios y frecuencias, infraestructura del transporte, unificación del servicio.

4.4. Nuevas líneas de investigación

El presente trabajo pretende contribuir en el desarrollo de nuevas líneas de investigación en aspectos de desempeño organizacional tomando en cuenta parámetros como: aplicación de principios, situación financiera, tecnologías de la información y comunicación, infraestructura, capital humano, externalización de servicios y financiamiento; como aspectos, relacionados a los factores de producción de la economía social y solidaria e internamente relacionados con el desempeño del buen gobierno corporativo.

El desarrollo de nuevas líneas de investigación deben enfocarse en el cumplimiento de disposiciones transitorias: implementación del sistema de caja común; y evaluar el cumplimiento de los objetivos propuestos por el GADMUR en materia de transporte.

Países europeos ha implementado un sistema de transporte automatizado, es el nuevo proyecto que persigue el GADMUR a largo plazo, por lo tanto se deben desarrollar nuevas espirales de investigación con el fin de evaluar los impactos del proyecto e identificar oportunidades para hacer frente a los nuevos cambios.

Bibliografía

- Acosta, A. (2010). *El Buen Vivir en el camino del post- desarrollo. Una lectura desde Montecristi* . Quito : Fundación Friedrich Ebert, FES-ILDIS.
- Agencia Latinoamericana de Información. (30 de Marzo de 2009). Obtenido de <http://alainet.org/active/29839&lang=es>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2027-resolucion-no-002-instructivo-para-el-control-y-evaluacion-del-sistema-de-caja-comun-en-las-operadoras-de-transporte-publico-terrestre>
- Agencia Nacional de Tránsito. (25 de junio de 2012). Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito - Ecuador: Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731.
- Alianza Cooperativa Internacional . (1995). Principios y Valores Cooperativos. Obtenido de Alianza Cooperativa Internacional ACI: <http://www.aciamericas.coop/Principios-y-Valores-Cooperativos-4456>
- Alianza Cooperativa Internacional . (15 de Junio de 2007). Cooperativismo y Empresa. Obtenido de Ponencia presentada en la Reunión del Comité Técnico de las organizaciones miembros de la ACI en México: http://www.aciamericas.coop/IMG/Coop_y_Empresa.pdf
- Alianza Cooperativa Internacional. (15 de Junio de 2007). Los Principios Cooperativos desde la perspectiva de la Competitividad en el Mercado. Obtenido de <http://www.aciamericas.coop/Los-Principios-Cooperativos-desde>
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución Nacional de República del Ecuador*. Montecristi: Asamblea Constituyente.
- Asamblea Constituyente. (21 de Octubre de 2008). Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia. La Paz: Asamblea Constituyente. Obtenido de <http://www.harmonywithnatureun.org/content/documents/159Bolivia%20Constitucion.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (Enero de 2014). Estadísticas Macroeconómicas: Presentación Coyuntural. Quito , Ecuador . Obtenido de

<http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EstMacro012014.pdf>

Cattani , A. D., Coraggio , J. L., & Laville , J. L. (2009). *Diccionario de la Otra Economía* . Buenos Aires : UNGS/CLACSO/ALTAMIRA.

Centro de Estudios Asia Pacífico. (2010). *Infraestructura del Transporte y Comercio: Un análisis comparativo entre Ecuador y países de Asia- Pacífico*. Obtenido de http://www.ceap.espol.edu.ec/publicaciones/vilema_2010_reporte3_piceap2.pdf

Choquehuanca, D. (8 de Febrero de 2010). 25 Postulados para entender el Vivir Bien. Bolivia .

Coraggio, J. L. (5 de Febrero de 2002). *Claves de la economía solidaria* . Obtenido de Exposición: La propuesta de economía solidaria frente a la economía neoliberal: <http://coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/CHARLAS,%20CONFERENCIAS,%20DISCURSOS/JLC%20%20Foro%20Social%20Mundial.pdf>

Coraggio, J. L. (25 de Marzo de 2008). *Necesidades y Posibilidades de Otra Economía*. Obtenido de Agencia Latinoamericana de Información : <http://alainet.org/active/23012>

Coraggio, L. (2007). *Crítica de la política social neoliberal: Las nuevas tendencias*. Obtenido de Ponencia presentada en el Congreso de Ciencias Sociales de América Latina y el Caribe, en celebración de los 50 años de FLACSO: <http://coraggioeconomia.org/jlc/.../ponencia%20FLACSO%202007.doc>

Coraggio, L. (25 de Marzo de 2008). *Necesidades y Posibilidades de Otra Economía* . Obtenido de Agencia Latinoamericana de Información : <http://alainet.org/active/23012>

Coraggio, L. (2012). *La economía popular solidaria en el Ecuador. Cooperativismo y Desarrollo* , 272- 280.

Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009- 2025*. Ecuador .

- El Espinal- Colombia. (s.f.). Obtenido de http://www.esespinal.com/cartillapdf/7_PRINCIPIOS_DEL_COOPERATIVISMO.pdf
- El Universo. (30 de Mayo de 2012). Cooperativas pueden ser solución a desequilibrios económicos del mundo. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/2012/05/30/1/1356/cooperativas-pueden-ser-solucion-desequilibrios-economicos-mundo-dice-experto-pnud.html>
- Escorihuela, J. L. (Marzo de 2013). *Centro de Investigación Educativa Quilmes* . Obtenido de Principios de la Economía Solidaria : <http://ciequilmes.com.ar/wp-content/uploads/2013/03/ESCORIHUELA.pdf>
- Fernandez , M. E. (2006). Las cooperativas: organizaciones de la economía social e instrumentos de participación ciudadana. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, vol. XII, núm. 2, 237-253.
- Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui . (14 de Septiembre de 2014). Plan de Desarrollo y Ordenamientos Territorial 2012-2025. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui. (2013). Plan de Movilidad *GADMUR*. Rumiñahi: Unidad de Transporte.
- Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Rumiñahui. (14 de Septiembre de 2014). Plan de Movilidad. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Hernández , J., & Cruz , C. (2014). Principios del sector cooperativo en el municipio de El Espinal (Colombia). *Desarrollo Gerencial Revista de la facultad de ciencias económicas, administrativas y contables.*, 88-117.
- Huanacuni Mamani , F. (Febrero de 2010). Vivir Bien/ Buen Vivir: Filosofía, políticas, estrategias y experiencias regionales andinas. Lima, Perú: Coordinadora Andina de Organizaciones Indígenas – CAOI.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (Junio de 2012). Obtenido de Clasificación Nacional de Actividades Económicas: <http://www.inec.gob.ec/estadisticas/SIN/metodologias/CIU%204.0.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos . (2011). *Cuentas Nacionales Regionales* . Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/293-cuentas-provinciales>

- José Luis Coraggio Org. (2009). Qué es lo económico. Materiales para un debate necesario contra el fatalismo. Buenos Aires: CICCUS.
- Luis Razeto. (2002). De la ciencia económica a una nueva estructura del conocimiento. Obtenido de Presentación personal: <http://www.luisrazeto.net/>
- Marcillo, C., & Salcedo, A. (2010). *Economía Solidaria: Teorías y realidades de éxitos comunitarios*. Castilla-La Mancha: FIDE, FEDA, FHD.
- Miño Grijalva, W. (2013). *Historia del Cooperativismo en Ecuador*. Quito: Ministerio Coordinador de Política Económica.
- Orbe, J. (18 de Julio de 2014). Cooperativas de la Parroquia Sangolqui, Cantón Rumiñahui. (L. Lara, Entrevistador)
- Organización Internacional del Trabajo. (6 de Julio de 2012). Discurso: Las empresas cooperativas construyen un mundo mejor. Genova: Organización internacional del Trabajo. Obtenido de http://ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/statements-and-speeches/WCMS_184811/lang-es/index.htm
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2010). Importancia del Transporte. Obtenido de Evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al Cambio Climático.: http://www.undpcc.org/docs/National%20issues%20papers/Transport%20%28mitigation%29/06_Ecuador%20NIP_transport%20mitigation.pdf
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (20 de Febrero de 2013). El Buen Vivir tiene un plan. Obtenido de Buen Vivir: <http://www.buenvivir.gob.ec/documents/10157/13699/PPT+GABINETE+AMPLIADO.pdf>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2010). *Los nuevos retos de América Latina: Socialismo y Sumak Kawsay*. Quito: SENPLADES.
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013). Buen Vivir Plan Nacional. Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/versiones-plan-nacional#tabs2>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (8 de Mayo de 2013). Discurso en la Asamblea Ciudadana Plurinacional e Intercultural para el Buen Vivir realizada en Montecristi, Manabí- Ecuador. Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/discursos-y-ponencias>

- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (10 de mayo de 2011). Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. Obtenido de http://www.seps.gob.ec/c/document_library/get_file?uuid=d5176e77-0bd6-44e0-ba4f-aca5694cf172&groupId=613016
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (Octubre de 2012). Boletín de Coyuntura N°1: El Sector Económico Popular y Solidario en Ecuador . Obtenido de http://www.seps.gob.ec/c/document_library/get_file?uuid=22db6c32-7709-4c72-b12e-0de1b168cb5b
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (27 de Febrero de 2012). Reglamento LOEPS. Obtenido de http://www.seps.gob.ec/c/document_library/get_file?uuid=dda0d545-4998-4b61-9bd9-7185090766ef&groupId=10157
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (2014). El Sistema de Caja Común y el Cooperativismo . Obtenido de <http://www.seps.gob.ec/documents/10157/1c4953ed-dbdf-40b5-87bc-007afe418abb>
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (Mayo de 2014). Recopilación de la Normativa de Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario. Obtenido de <http://www.seps.gob.ec/documents/10157/d56b4e23-1560-4bae-99ca-95a0a40ccdc9>