

LOS FONDOS MUTUALES Y LA PROTECCIÓN DE ACTIVOS; CASO: FONDO DE  
TRANSPORTES Y ACCIDENTES DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE  
OCCIDENTE.

JORGE HUMBERTO MAYORGA SÁNCHEZ  
NANCY ESCARRIA AGUADO

UNIVERSIDAD LIBRE  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES  
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
PEREIRA, RISARALDA  
2017

¿PUEDE EL MUTUALISMO, ¿SISTEMA SOLIDARIO DE SERVICIOS MUTUOS,  
GARANTIZAR LA PROTECCIÓN DE LOS ACTIVOS PRODUCTIVOS DE LOS  
ASOCIADOS? CASO: FONDO DE TRANSPORTES Y ACCIDENTES DE LA  
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE.

JORGE HUMBERTO MAYORGA SÁNCHEZ

NANCY ESCARRIA AGUADO

ASESOR

DR. GERMÁN RAMÍREZ TRIANA

UNIVERSIDAD LIBRE DE PEREIRA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

PEREIRA, RISARALDA

2017

## ASESOR

GERMÁN RAMÍREZ TRIANA

Psicólogo Universidad Nacional de Colombia; MBA Universidad Externado de Colombia; Especialista en Gerencia de Recursos Humanos Universidad de los Andes; Becario Faculty Research Program ICCS (Canadá). Director de Proyectos de Investigación en las Universidades de los Andes, Externado de Colombia y de La Salle. Investigador red INTERMAN. --- Consultor Fundación Latinoamericana para el Desarrollo Empresarial (FLADE); Union Consulting Group y Consulgei Ltda.--- Catedrático Universidad de los Andes, Universidad Externado, EAN, Universidad de la Sabana, Universidad Libre, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Universidad del Rosario, Universidad Nacional de Colombia, Universidad Santo Tomás, Universidad Industrial de Santander, Universidad de La Salle, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Universidad Pedagógica Nacional. ---Múltiples publicaciones en Metodología de la Investigación, Casos Empresariales y Éxito e Innovación en la Gerencia en América Latina.

## DEDICATORIA

A nuestra querida familia por su apoyo y confianza; en especial a nuestras parejas y nuestros hijos, a la cooperativa de transportadores de occidente, por regalarnos su tiempo, por aceptar nuestras ausencias, para que nosotros pudiéramos realizar un sueño más en la escalera de la vida profesional.

Jorge Mayorga Y Nancy Escarria

## **AGRADECIMIENTOS**

Damos gracias a Dios por acompañarnos y guiarnos en esta etapa tan importante de nuestras vidas, por permitirnos alcanzar este logro tan anhelado.

Agradecemos al Doctor German Ramírez, por su labor en la asesoría y orientación de este trabajo, ya que con sus retroalimentaciones llevo a perfeccionar el tema que queríamos vislumbrar; a la Universidad Libre Seccional Pereira por brindarnos la oportunidad de realizar esta maestría en sus claustros; gracias a cada uno de los docentes porque su conocimiento y orientación contribuyeron a cristalizar este proceso de profesionalización.

De igual forma gracias a nuestras familias y amigos por su apoyo incondicional, por creer en nosotros y en nuestras capacidades.

Esperamos que el legado que dejamos en este trabajo perdure en el tiempo y en la mente de todos aquellos quienes con sus consejos, orientaciones, amistad y compañía han formado parte de este proyecto y pueda ser utilizado como un modelo de referencia para todos aquellos que puedan implementarlo.

Jorge Mayorga y Nancy Escarria

## RESUMEN

El estudio de caso, recoge la percepción que tienen los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente a cerca de los servicios ofrecidos por el fondo mutual de transportes y accidentes de la misma cooperativa en el municipio de Roldanillo, Valle. El análisis del estudio de caso inicia con una reseña del sistema de transporte terrestre en Colombia, pasando a la estructura del fondo mutual y sus principios, a través del instrumento de encuesta se obtiene información relevante que permite establecer los beneficios recibidos de pertenecer al fondo, la satisfacción de estar en el mismo entre otros, los resultados finales reseñan el grado de satisfacción que tiene el fondo mutual entre los asociados y el impacto generado con los servicios prestados en el fondo de transportes y accidentes de la cooperativa.

## ABSTRACT

The study of case, collects the perception that have the associated of the Cooperative of Conveyors of Occident to near of the services offered by the bottom mutual of transports and accidents of the same cooperative in the municipality of Roldanillo, Valle. The analysis of the study of case initiates with a review of the system of terrestrial transport in Colombia, happening to the structure of the bottom mutual and his principles, through the instrument of survey obtains notable information that allows to establish the profits received to belong at the end, the satisfaction to be in the same among others, the final results review the degree of satisfaction that has the bottom mutual between the associated and the impact generated with the services loaned at the bottom of transports and accidents of the cooperative.

## ÍNDICE

	Pág.
1. PROTOCOLO DE ESTUDIO DE CASO	10
1.1. Antecedentes y justificación de la investigación	10
1.1.1. Antecedentes.	10
1.1.2. Justificación	12
1.2. Definición del problema	15
1.2.1. Formulación.	15
1.3. Objetivos de la investigación	15
1.3.1. Objetivo General	15
1.3.2. Objetivos específicos	15
1.4. Marco teórico	16
1.4.1. Estructura	16
1.5. Definiciones	17
1.5.1. Definición	17
1.6. Principios del Mutualismo	17
1.6.1. Principios del Mutualismo	17
1.6.2. Adhesión voluntaria	18
1.6.3. Organización democrática.	18
1.6.4. Neutralidad institucional, política, religiosa, ideológica y racial.	18
1.6.5. Contribución acorde con los servicios a recibir.	19
1.6.6. Capitalización social de los excedentes.	19
1.6.7. Educación y capacitación social y mutual.	19
1.6.8. Integración para el desarrollo.	20

1.7. Problemática actual del transporte en Colombia	21
2. PRINCIPALES INDICADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES COLOMBIANAS	23
2.1. Marco referencial	32
2.2. Marco legal.	37
3. DIFERENCIAS DE LAS COOPERATIVAS CON LAS MUTUALES	41
3.1. Preguntas de investigación de estudio de caso	49
3.2. Metodología	51
3.2.1. Metodología del estudio de caso	51
3.3. Etapas en el desarrollo del estudio de caso	51
3.3.1. Etapa 1 – Cronograma	53
3.3.2. Etapa 2 - Instrumentos	54
3.3.3. Actividades Cronograma:	54
3.3.4. Etapa 3 – Tratamiento de la información.	56
3.4. Población y Muestra	56
3.5. Recursos	57
4. RESULTADOS DEL ESTUDIO DE CASO	55
4.1. Resultados de la encuesta	55
4.2. Origen, procesos y gestión del Fondo Mutuo de la Cooperativa De Transportadores de Occidente	62
4.2.1. Discusión	66
5. CONCLUSIONES	69
6. RECOMENDACIONES	80
7. BIBLIOGRAFÍA	81
ANEXOS	83

## **LISTA DE TABLAS**

Tabla 1. Indicadores de transporte público	23
Tabla 2. Diferencias de las cooperativas con las mutuales	41
Tabla 3. Preguntas de investigación del estudio de caso	49
Tabla 4. Cronograma	53
Tabla 5. Proceso de gestión	62

## **LISTA DE GRAFICAS**

Grafica 1. Actividades económicas.	55
Grafica 2. Tiempo de afiliación	56
Grafica 3. Beneficios de afiliación al fondo de transportes y accidentes	57
Grafica 4. Tipo de beneficio.	58
Grafica 5. Razones para pertenecer al fondo de transportes y accidentes	59
Grafica 6. Nivel de satisfacción con el fondo de transportes y accidentes	60
Grafica 7. Rango de aportes a la cooperativa	60
Grafica 8. Conoce los beneficios por ser socio de la cooperativa	61
Grafica 9. Beneficio de la afiliación a la Cooperativa Transportadores de Occidentes	61
Grafica 10. Requisitos para hacerse socio Cooperativa de Transportadores de Occidente	62

# 1. PROTOCOLO DE ESTUDIO DE CASO

## 1.1. Antecedentes y justificación de la investigación

### 1.1.1. Antecedentes.

Siguiendo la cronología presentada por Sanín, A.(2007), después de los tres siglos de la Colonia, que transcurren lenta y silenciosamente y durante los cuales aparecen centenares de pueblos y caminos, configurándose provincias y regiones, la independencia no va a significar un cambio veloz en la vida nacional. El país sigue un ritmo reposado, interrumpido desafortunadamente por la frecuente actividad bélica. La Conquista del poder es el propósito primordial de las gentes, las discusiones políticas tienen lugar dentro de un clima acre y las personas se aferran apasionadamente a ideologías foráneas.

No era este el clima más adecuado para el desarrollo económico de un país escasamente poblado, asentado sobre un territorio tan extenso como difícil, carente de industrias y tecnología. Sin embargo, una lenta fermentación se va imponiendo apegado a la minería, el país comienza a desarrollar algunas agroindustrias, que aparecen y desaparecen según los vaivenes del mercado internacional o de las plagas. La quina, el añil, el tabaco a finales del siglo XIX serán relegados al olvido por el café, duradero y productivo.

El muy reducido tráfico comercial empieza a incrementarse. El creciente volumen de la cosecha cafetera para la exportación demandará medios de transporte adecuados, terrestres y fluviales que llegarán relativamente tarde.

Después de la última guerra civil de los mil días (1889 – 1902) el país comienza a despertar. En esa coyuntura, el problema de transporte se convierte en preocupación acuciante, que tendrá su más importante expresión en el Ministerio de Obras Públicas, creado en el gobierno de Rafael Reyes

mediante el decreto legislativo 7, de enero 17 de 1905; El despacho se conoció durante algunos años como Ministerio de Obras Públicas y fomento, antes de especializarse en las primeras, a medida que las demás funciones pasaban a otros departamentos del estado.

Antes de 1930 fue fundamentalmente un Ministerio de ferrocarriles, después de ese año se convirtió en un Ministerio de Carreteras, pero siempre se ocupó del conjunto de vías terrestres y fluviales, con variable acento. Construyó además, multitud de edificios públicos, conservó monumentos nacionales y canalizó auxilios para las entidades territoriales.

En 1992 adquirió su actual fisionomía como Ministerio de Transporte, para dirigir, orientar y planificar el desarrollo de este vital sector de la economía nacional, que cobija las entidades ejecutoras de las obras requeridas por tierra, ríos, mares y aires. Sanín, A. ( 2007).

En los últimos años hemos venido asistiendo a un cambio en el entorno económico marcado por la liberalización de la economía y por la globalización de los mercados. Ello ha supuesto una mayor facilidad y aumento en el intercambio de bienes y servicios, poniendo de relieve la importancia del transporte en ese nuevo escenario.

Colombia y sus sectores estratégicos de actividad económica ya están inmersos en dicho entorno económico, vendiendo sus productos en mercados globales, considerando la exportación como la línea estratégica para la mejora de resultados y obtención de metas propuestas. Esa situación es la que confiere al transporte por carretera una gran importancia como garante de la internacionalización de la economía nacional.

Por ende, Colombia forma parte de este entorno participando en el mercado ampliado, siendo los destinos de las mercancías de exportación que tienen su origen en nuestro país en gran medida hacia los países de Centro y Suramérica.

El transporte por carretera experimenta tasas de crecimiento positivas, dado el desarrollo económico del país, en el que los servicios son responsables de una mayor generación de valor agregado, siendo uno de los más importantes el de transporte.

### 1.1.2. Justificación

Uno de los propósitos fundamentales de la Maestría en Administración de Empresas de la Universidad Libre de Pereira consiste en desarrollar competencias investigativas para la observación, recolección, procesamiento y análisis de la información, para el diseño de proyectos de investigación que conduzcan a un mejor conocimiento de las empresas, las organizaciones y su gestión bajo la estrategia investigativa estudios de caso. Estudios de caso de empresas ubicadas en el eje cafetero que operan en los sectores servicios, turismo, metalmecánica y agroindustria, que han sido considerados prioritarios y que en la actualidad están en fases de formalización del clúster, de acuerdo con la clasificación internacional y producir casos de estudio, materiales fundamentales en los procesos de integración de la Universidad – Empresa – Estado y en la formación y desarrollo de gerentes y equipos gerenciales.

Si bien es cierto el tránsito automotor es una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales, no lo es menos, que la actividad del tránsito automotriz implica también riesgos importantes y por lo tanto puede ser regulada por el legislador para el cumplimiento de los fines constitucionales anteriormente mencionados. Al respecto, la Corte en sentencia C-529 de 2003, con ponencia del Magistrado Eduardo Montealegre Lynett, consideró lo siguiente:

La importancia y el **carácter riesgoso del tránsito vehicular** justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas” M.P Martínez Caballero, A (Sentencia C – 309 de 1997 – Fundamento 19) . El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso.

Cabe recordar, que la actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada de vieja data por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera (Reglero Campos F, “Los sistemas de Responsabilidad Civil”, Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid, Aranzadi, 2003 - pág. 176), como una **actividad riesgosa**, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que como tal coloca *per se* a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”.

A comienzos de los años treinta, la Corte Suprema de Justicia (sentencia de 30 de noviembre de 1935, 14 de marzo y 31 de mayo de 1938) empezó a precisar el alcance del artículo 2356 del Código Civil y a elaborar en el medio colombiano la **teoría de las actividades peligrosas** como forma de incurrir en responsabilidad civil cuando con ocasión de su ejercicio se causa daño. Posteriormente, la Corte ha considerado que determinados casos concretos constituyen actividades peligrosas, como son, entre otras, la utilización de elevadores de carga, la conducción de ganado frente a los peatones, las fumigaciones aéreas, la utilización de explosivos (sentencias del 14 de marzo de 1938, 3 de mayo de 1965, 27 de abril de 1990, 30 de abril de 1976, 4 de septiembre de 1962, 1 de octubre de 1963 y 22 de febrero de 1995). Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la CSJ tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente:

La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la **conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa**. “A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al connatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas

demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito M.P. Vargas Hernández, C. I, (Sentencia C – 1090 de Noviembre de 2003) . Corte Constitucional

Después de la exposición jurisprudencial que se hace de el alto riesgo sobre el tránsito vehicular, la Cooperativa de Transportadores de Occidente se acoge a la jurisprudencia considerando de alto riesgo la actividad del transporte, por su relación con el nivel de accidentabilidad y por los costos que se generan en el momento de necesitar la reparación, renovación o sustitución del activo productivo (vehículo) de cada asociado, pues significa para el mismo o para el propietario del vehículo periodos cesantes o de no productividad, lo que conlleva a la generación de altos costos. Por esta razón, la Cooperativa ve la necesidad de encontrar la manera de proteger el patrimonio de los asociados los cuales han depositado su confianza en la empresa.

La Cooperativa de transportadores de Occidente fue creada de acuerdo al artículo 4 inciso primero, de la Ley 79 de 1988, el cual al literal manifiesta lo siguiente:

Artículo 4: Es Cooperativa la empresa asociativa sin ánimo de lucro, en la cual los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

Por ende, al indagar sobre la manera de proteger el patrimonio de sus asociados se encuentra que la Cooperativa pertenece al sector solidario y se rige por el artículo 131 de la ley 79 de 1988, lo cual permite el manejo de fondos mutuales, los mismos admiten la realización de fondos de protección para sus asociados cumpliendo las disposiciones legales. Lo anterior permite a la Cooperativa de Transportadores de Occidente, que, en el año 1994, cree el fondo mutual Fondo de Transportes y Accidentes con su respectivo reglamento y con aportes mensuales por parte de sus asociados, cuya finalidad es proteger a sus asociados en caso de accidentes de tránsito o de reparación de motor.

## **1.2. Definición del problema**

### 1.2.1. Formulación.

¿Cómo perciben y evalúan los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente los servicios del fondo de accidentes? Y ¿Qué prácticas elementos y procesos configuran el sistema de gestión del Fondo de Transportes y Accidentes de la Cooperativa de Transportadores?.

## **1.3. Objetivos de la investigación**

### 1.3.1. Objetivo General

Establecer la forma cómo perciben y evalúan los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente los servicios del fondo de accidente y describir y explicar las prácticas elementos y procesos que configuran el sistema de gestión del Fondo.

### 1.3.2. Objetivos específicos

- Describir el mutualismo en algunos países de América Latina
- Establecer las principales características de las Cooperativas y las Mutuales y elaborar un cuadro comparativo que permita entender sus semejanzas, diferencias.
- Establecer la importancia relativa que tienen para los asociados a la Cooperativa los beneficios de que gozan los asociados amparados por el fondo mutual.
- Analizar los limitantes de estar amparado por el fondo mutual de la Cooperativa de transportadores de Occidente denominada transportes y accidentes y no por una aseguradora vigilada por la Superintendencia Financiera.

## **1.4. Marco teórico**

### 1.4.1. Estructura

La principal característica de las mutuales es el Fondo Mutual Social, que es una protección mutual en la cual los asociados asumen mutuamente sus propios riesgos y existe un convenio o contrato de asociación del cual emana la obligación de contribuir económicamente con la periodicidad que ordena el estatuto y concede el derecho a recibir auxilios con esa misma periodicidad.

Esta protección mutual supone la contraprestación total del riesgo, es decir, el fondo mutual responderá hasta el monto total amparado y se crea con contribución directa de los asociados a la mutual y afiliados al fondo o también con recursos del resultado del ejercicio anual de la entidad, su incremento deberá ser fruto de la contribución directa del asociado, del rendimiento de sus propias actividades o de lo autorizado por la asamblea general.

Estas entidades se rigen por el Acuerdo Social o Acuerdo Mutualista que es un convenio que firman los asociados y la Mutual para ingresar a la entidad y que obliga al cumplimiento entre las partes; el número de participantes es variable e ilimitado; en este acuerdo se pactan las contribuciones a efectuar por parte del asociado.

A diferencia de las cooperativas que tienen un aporte que es propiedad del asociado en la mutual existen las contribuciones que son las cuotas pagadas en dinero trabajo o especie, a las cuáles se comprometen los asociados y que son pagadas al momento del ingreso y posteriormente con una periodicidad mensual; estas contribuciones dan derechos a recibir los servicios mutualistas.

Otro aspecto relevante es que en Colombia el mutualismo nació y se desarrolló sin una legislación que lo reglamentara y le diera vida jurídica, solamente hasta el año 1988 la Ley 79 le da un reconocimiento pues esta es la Ley marco del cooperativismo. De allí se desprendió el Decreto 1480 de 1989 en el cual se dejaron plasmados unos principios que son más una copia del cooperativismo que la esencia del mutualismo.

## **1.5. Definiciones**

### 1.5.1. Definición

El mutualismo es un sistema solidario de servicios mutuos, fundado en la asociación voluntaria de personas que se unen con objetivos comunes de ayuda recíproca.

En el aspecto económico se sustenta integrando un patrimonio del cual nadie es propietario en forma individual. Este patrimonio pertenece al conjunto total y orgánico de los asociados.

En el aspecto social, se basa en la conformación del grupo humano que se integra para satisfacer sus necesidades, excluyendo los egoísmos e intereses personales.

En general puede afirmarse que la asociación mutual es una organización creada por personas para recibir determinados servicios cuya adquisición en forma individual les resultaría casi imposible.

El Decreto 1480 de 1989, define a las asociaciones mutuales así: “Son personas jurídicas de derecho privado, sin ánimo de lucro, constituidas democráticamente por personas naturales, inspiradas en la solidaridad, con el objeto de brindarse ayuda recíproca frente a riesgos eventuales y satisfacer sus necesidades mediante la prestación de servicios de seguridad social”.(Departamento nacional de Planeación, sector de la economía solidaria, compilación de normas, julio de 2010, pág. 91)

## **1.6. Principios del Mutualismo**

### 1.6.1. Principios del Mutualismo

Son los fundamentos filosóficos que sustentan el movimiento mutualista y son la base de su doctrina. Se han ido conformando a través de distintos congresos y encuentros internacionales y son: (Decreto Ley 1480 de 1989 – artículo 3 numeral 1) <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3366>

#### 1.6.2. Adhesión voluntaria

La adhesión de una persona a la mutual debe partir de un acto voluntario y consciente. La única limitante la imponen las disposiciones estatutarias de cada asociación. Existen asociaciones abiertas y otras limitadas a sectores específicos de la actividad laboral.

Cada uno elige la entidad que más le convenga a sus intereses y requerimientos. La práctica del mutualismo refuerza la libertad individual y no puede condicionarse ni ser obligatoria.

#### 1.6.3. Organización democrática.

Fundada en la participación igualitaria, activa y directa de todos los que se vinculan a la mutual. Permite una participación plena del asociado en la vida institucional, teniendo el derecho de dirigir y controlar la mutual.

La igualdad se concreta en la participación consciente del asociado, en el proceso de gestión como un mecanismo de control de la asociación.

Además, la organización democrática proporciona un marco de complementación, comunicación e integración, que refuerza las relaciones entre los asociados.

#### 1.6.4. Neutralidad institucional, política, religiosa, ideológica y racial.

Indica valorar con equidad las opiniones ajenas, estar siempre dispuestos a actuar con lealtad, preservando la armonía en la institución, pues representa, sin excepciones, a todos sus integrantes.

No debe darse discriminación por motivos raciales, religiosos, ni hacer propaganda de ideas o regímenes políticos partidistas.

#### 1.6.5. Contribución acorde con los servicios a recibir.

La finalidad económica de la acción mutual deberá estar orientada a producir el mejor servicio social.

El esfuerzo propio que hace el asociado con su aporte periódico, unido a su participación en los planes y proyectos que generen evolución y progreso, es la condición necesaria para lograr la ayuda mutua, que se concreta en los servicios que la mutual le ofrece al asociado.

#### 1.6.6. Capitalización social de los excedentes.

Los cálculos de costo en la prestación de los servicios y gastos de administración, pueden presentar excedentes en el ejercicio anual. En estos casos, dichos excedentes quedan en la mutual, formando parte del patrimonio, o aumentando las reservas, lo que se manifestará en el mejoramiento de los servicios o en la prestación de nuevos servicios.

#### 1.6.7. Educación y capacitación social y mutual.

Para desarrollar su función social, las mutuales están obligadas a promover la educación y capacitación en los campos ideológico, social y técnico. En las áreas de promoción, formación, capacitación, asistencia técnica e investigación, en todos los niveles, para sus asociados, dirigentes, empleados, y para sus familias, a través de un proceso de formación y capacitación de carácter permanente, con la creación de espacios que faciliten el trabajo colectivo, lo que permite

responsabilidades compartidas, aprovechamiento de recursos humanos, con la conformación de comités que fortalezcan la comunicación interpersonal y la participación consciente de todos los asociados, tendiente a propiciar la creatividad y mayor eficiencia de la organización y consolidación del mutualismo.

#### 1.6.8. Integración para el desarrollo.

La integración es fundamental para el desarrollo y consolidación del mutualismo.

La integración permite lograr el intercambio de experiencias, la prestación de servicios recíprocos y, principalmente, la planificación del avance institucional de las asociaciones mutuales. (Decreto Ley 1480 de 1989 – artículo 3 numeral 1)  
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3366>

## 1.7. Problemática actual del transporte en Colombia

La problemática actual del transporte en Colombia la resume el Conpes 3260 de diciembre 15 de 2003 de la siguiente manera:

El crecimiento de las ciudades, la motorización y la expansión del área urbana le generan crecientes desafíos al sistema de transporte, al punto que las soluciones que adopten las ciudades al respecto pueden condicionar su competitividad futura en un sistema económico recientemente globalizado. (Prud'homme, Rémy, y Lee, Ch. (1998) Size, sprawl and the efficiency of cities. Paris: OEIL)

La experiencia internacional evidencia una muy alta correlación entre el PIB per cápita y la cantidad de vehículos por habitante. Esta tendencia representa un desafío para las ciudades en el mediano plazo, ya que la motorización mal gestionada puede tener efectos muy negativos sobre la pobreza y sobre la eficiencia de la economía urbana. Este es el caso, por ejemplo, de la inversión para ampliar la capacidad vial, la cual genera convergencia en tiempo, ruta y modo de viaje en aquellas vías donde se mejoran las condiciones de viaje (Downs, Anthony 1962) y constituye una destinación de recursos inequitativa. Colombia presenta un nivel de motorización por ingreso per cápita relativamente alto y que se encuentren en un punto donde sus decisiones de política pueden inducir un crecimiento más sostenible.

Lo anterior implica que a medida que los centros urbanos se desarrollen y aumenten los ingresos familiares, los usuarios de transporte público procurarán adquirir y utilizar vehículos privados en mayor proporción. Esta tendencia es evidente en Colombia en menos de una década y media (1989-2002) el parque automotor en Colombia ha crecido más de un 125%, mientras que el PIB per cápita ha aumentado solo un 10% durante este mismo periodo (UPME – AENE Consultoría 1999). Esta tendencia inducirá a un aumento de la congestión de las ciudades, debido a que la provisión de nueva infraestructura para albergar los nuevos vehículos estará limitada por: 1. reducidos espacios físicos disponibles; 2. costos de inversión muy superiores a la capacidad fiscal de los municipios; y 3. velocidad de construcción de las obras de la malla vial inferiores al crecimiento del número de vehículos que ingresan al sistema (Conpes 3167). De otra parte, las

ciudades colombianas han utilizado tradicionalmente la infraestructura existente en forma ineficiente privilegiando su uso a los vehículos de transporte privado, los cuales movilizan en promedio únicamente el 25% de las personas que viajan en las ciudades.

En la medida que la calidad del transporte público sea deficiente los usuarios del mismo tendrán grandes incentivos para adquirir, y sobre todo, para utilizar el automóvil particular. Durante los últimos años en las principales ciudades colombianas el servicio de transporte público colectivo, utilizado por cerca del 70% de la población, se ha deteriorado alcanzando niveles significativamente diferentes a los estándares registrados en experiencias exitosas de diferentes ciudades latinoamericanas. (Grafico 1). Es así, como los vehículos de transporte público en Colombia presentan edades promedio elevadas, las cuales oscilan entre los 12 y 18 años, frente a 5 años de estándares internacionales. De igual forma, en los principales corredores de transporte de la mayoría de las grandes ciudades del país la velocidad promedio en las horas pico es menor a 10 km/h, muy inferior a las alcanzadas en Transmilenio - Bogotá (26 km/h en su flota troncal), y a otras ciudades latinoamericanas que han demostrado una eficiente movilización (20km/h).

## 2. PRINCIPALES INDICADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES COLOMBIANAS

**Tabla 1. Indicadores de transporte público**

Indicador	Ciudades Colombianas	Ciudades Modelo Latinoamericanas (Buenos Aires, Santiago, Recife, Curitiba Sao Paulo)
Ocupación media (pasajeros/ bus – día)	230 – 320	500 - 800
Vehículos de transporte público colectivo/ Millón de Habitantes	1.500 – 3.400	700 – 1.500
Kilómetros de rutas / Millón de habitantes	2.200 – 5.100	400 – 2.000
Velocidad en corredores principales (Km/hr)	8 – 12	0 - 25
Edad media de los vehículos de transporte público colectivo (años)	10 – 18	4 - 9

Diagnóstico:  
 Sobre oferta  
 Altos tiempos de viaje  
 Equipo automotor obsoleto  
 Superposición de rutas

**Fuente:** Elaboración DNP.

Un aspecto determinante de la deficiente prestación del servicio es la sobreoferta existente de vehículos de transporte público. Se estima, en promedio, para las principales ciudades niveles de sobreoferta que oscilan entre el 30% y 40%, de acuerdo con los diferentes estudios adelantados por el DNP y las respectivas entidades

territoriales. La situación de sobreoferta de transporte público en Colombia se puede confirmar comparando la ocupación promedio en los buses en las ciudades colombianas y brasileras. Los resultados indican que la ocupación en las ciudades colombianas es un 50% inferior al de las brasileras durante periodos con alta demanda.

El esquema empresarial existente es ineficiente al promover la competencia de los operadores en las vías recogiendo pasajeros (competencia en el mercado) y no por las rutas que prestarían el servicio bajo unos parámetros de calidad y servicio preestablecidos (competencia por el mercado). La autoridad local otorga permisos a las Empresas de Transporte Público para operar las rutas y éstas, a su vez, afilian los vehículos requeridos, sin ejercer mayor control durante la prestación del servicio y devengan de acuerdo a la cantidad de afiliados. Los propietarios de dichos vehículos afiliados perciben una renta fija por parte de los conductores, quienes ganan por pasajero recogido, provocando lo que comúnmente se conoce como la “guerra del centavo”. Además de congestión, bajo este modelo el conductor no tiene estímulos claros para mejorar la técnica de conducción con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgos a los pasajeros, si no lo contrario. Según el Fondo de Prevención Vial, cerca del 40% de los accidentes de tránsito urbano involucran vehículos de transporte público.

Como consecuencia de lo anteriormente descrito, la ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Por ejemplo, la congestión reduce sensiblemente la productividad de la economía urbana; la contaminación ambiental genera efectos nocivos a nivel local e incluso global; y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños a la salud y a la propiedad de las personas.

De persistir la situación actual del transporte público colectivo de pasajeros, sus deficiencias seguirán limitando los niveles de productividad urbana y de calidad de vida en las grandes ciudades. Bajo este escenario se prevé que la demanda de transporte público disminuya, al menos en términos relativos a otros modos, debido a la mala calidad del servicio actual reflejada principalmente en altos tiempos de viaje, elevados niveles de accidentalidad e inseguridad, creando presiones sobre las autoridades locales para subir las tarifas y cubrir los altos e ineficientes costos de operación, sin que haya una mejora en la calidad del servicio. Así mismo, en el largo plazo, en

la mayoría de las ciudades se presentará la tendencia a aumentar los niveles de propiedad y uso del automóvil privado incrementando la congestión de las ciudades.

En consecuencia, las Autoridades de Transporte deben promover que los sistemas de transporte público de pasajeros de las principales ciudades del país conserven su demanda y, atraigan nuevos usuarios, mediante el diseño y ejecución de medidas que prioricen el transporte público y mejoren su calidad. El reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización ineficiente del automóvil particular promoviendo que la movilidad de las personas se fundamente en la utilización de los vehículos de transporte público, y en los vehículos y modos de transporte no motorizados. (Conpes 3260 de diciembre 15 de 2003).

#### 1.3.4. Historia del Mutualismo

Se ha definido al mutualismo como una doctrina económica y sociológica partidaria del seguro social constituido sobre la base de asociaciones voluntarias, en las cuales algunos de sus partidarios ven el medio de llevar a cabo la transformación económica de la sociedad y la instauración de un sistema de producción de tipo colectivo. Habitualmente, estas organizaciones basan su actividad en los siguientes principios: adhesión voluntaria, organización democrática, neutralidad ideológica (política, religiosa, racial y gremial), contribución pecuniaria en consonancia con los beneficios a recibir, capitalización de los excedentes y capacitación de sus adherentes (social, cultural, mutual). La participación así como ocurre en la política es un elemento clave en el mutualismo, aunque en determinado momento las acciones ejecutivas recaigan en un líder o en un grupo de liderazgo.

Estas sociedades son conocidas bajo distintas denominaciones de ayuda mutua, de ayuda recíproca, de socorros mutuos o, incluso, de protección recíproca y su origen se puede rastrear en las civilizaciones primitivas de Egipto, Grecia, Roma y sus zonas de influencia.

En realidad, su cometido es ofrecer asistencia ante situaciones de emergencia o necesidad a través de la ayuda solidaria. Se ha de destacar que dicha ayuda no es indiscriminada, sino que está dirigida a quienes pertenecen a grupos humanos formados a partir de algún tipo de relación entre sus integrantes. En tal sentido, pueden surgir por afinidad de individuos ligados entre sí por pertenecer a un mismo ámbito de trabajo (público o privado), caso en que reciben el nombre de grupos “cerrados”, puesto que para lograr los beneficios mutuales deben desempeñarse en el mismo organismo o empresa. Por su parte, aquellos constituidos por adherentes de diversa procedencia laboral se los denomina “abiertos”.

Además, estas asociaciones se caracterizan por estar organizadas como entidades sin fines de lucro, que se conforman libremente por solidaridad y se mantienen por una contribución periódica o cuota social de sus asociados. (Rev Argent Salud Pública, Vol. 1 - Nº 4, Septiembre 2010)

El nacimiento de las Mutuales, o sociedades de ayuda mutua, o de ayuda recíproca, o de socorros mutuos, o de protección recíproca, se pierde en la prehistoria. Es decir, que en la historia no escrita, la que se conoce por medio de informaciones, signos, leyendas, comentarios que se han transmitido de generación en generación. El mutualismo como institución, es el sistema social más antiguo conocido en el mundo, ampliamente practicado por las comunidades.

**Historia del Mutualismo en Argentina.** En Argentina, el origen de las mutuales se remonta a los grupos de individuos que emigraron hacia el Virreinato del Río de la Plata. Así, los colonos de diversas nacionalidades (italianos, franceses, españoles, portugueses) fueron los primeros en asociarse a mutualidades, que se distribuyeron por todo el territorio nacional, generalmente con el nombre de Sociedad de Socorros Mutuos. Después de los inmigrantes, los obreros de distintos gremios del calzado, tipógrafos, sastres, etc.; comenzaron a formar sus propias mutuales.

En Argentina, las mutuales y los sindicatos obreros fueron fundados en su mayoría por inmigrantes, lo que no impedía que existieran diferencias conceptuales entre los miembros de

ambos tipos de organizaciones. El primer antecedente de agrupación sindical data de 1857, cuando se creó la Sociedad Tipográfica.

Esos primeros sindicatos tuvieron una impronta contestataria ante los abusos y las duras condiciones de trabajo impuestas por los patrones, las que se mantuvieron hasta la sanción de las primeras leyes sociales tendientes a mitigarlas. Tal es así, que con el objeto de contrarrestar una actitud laica y casi anticlerical de estos trabajadores, en 1892 se creó el Círculo Católico de Obreros, cuya tendencia sería obvio señalar.

Como sucedió tantas veces, las mutuas argentinas fueron a la saga de las europeas en la aprobación de seguros obligatorios de enfermedad (el primero se aprobó en Alemania, impulsado por el canciller Bismark), cuya estructura de funcionamiento de servicios solidarios tuvo su origen en la celebración de una serie de conferencias y congresos. Por otra parte, como indica García Díaz, “la expresión seguridad social fue acuñada en 1935 por el presidente Franklin D. Roosevelt formando parte del ‘New Deal’, con el que se propuso combatir la gran depresión norteamericana de la década del 30.( García Díaz CJ. El Hospital de la colectividad. En: Revista del Hospital Italiano, Buenos Aires,Número Extraordinario, 1985.)

Pero más allá del derrotero que el mutualismo haya tomado en Argentina, estas instituciones centenarias evidencia la importancia y trascendencia que han tenido y tienen para la sociedad.(Revista Argent Salud Pública, Vol. 1 - N° 4, Septiembre 2010)

**Historia del Mutualismo en Chile.** La mutualidad chilena, pionera de esta forma de asociación en América del Sur, fue el germen del movimiento obrero y popular nacional, estando a la cabeza del esfuerzo unificador del mutualismo latinoamericano. Tanto por los beneficios materiales que ofrecía, como por el sentimiento de dignidad que imbuía a sus adherentes, el mutualismo llegó a ser a comienzos del siglo XX la principal forma de organización popular, teniendo a menudo el papel de promotor de las demandas sociales.

Pero, luego, las nuevas formas de organización popular especialmente el sindicalismo, y la puesta en práctica de las leyes sociales, lo condujeron a una larga crisis, obligándolo a una existencia bastante precaria. Hoy en día, dada la gran cantidad de trabajadores carentes de seguridad y previsión social, la mutualidad tiene la oportunidad histórica de volver a ser un actor importante en la construcción de un sector económico solidario.

(Sergio Grez T. Aparecido en *Mapocho*, revista de Humanidades y Ciencias Sociales, N° 35. Primer semestre de 1994.)

**Historia del Mutualismo en Colombia.** Varios investigadores sobre la historia del Mutualismo en Colombia, consideran como antecedente de las mutuales en el país, a las sociedades democráticas, formadas por artesanos y las cuales incorporaron en su organización elementos ideológicos, tales como la democracia, la solidaridad, la autoayuda y la autogestión.

(Jiménez. Gil, La Figura mutualista, herramienta flexible en el desarrollo de empresas de economía solidaria, septiembre de 2014)

La primera Asociación Mutual que se creó en el país, aparece en la ciudad de Bogotá, en el año de 1864, pero sólo hasta 1889 se le otorga la Personería Jurídica. Sin embargo es importante rescatar que anteriormente en Bucaramanga en 1810 y 1814 se constituyeron los primeros bancos mutualistas.

Antes de finalizar el siglo son constituidas las siguientes mutuales:

En 1889 la Sociedad de Socorros Mutuos de Manizales.

En 1893 la Sociedad de Protección Mutua de Bogotá.

En 1899 la Sociedad del Señor del Despojo de Bogotá.

Estas asociaciones estaban conformadas por artesanos y trabajadores.

Las luchas internas que se dieron en el país a mediados del siglo XIX, propiciaron el desplazamiento del sector campesino a los centros urbanos, generando concentraciones de población en condiciones de pobreza y miseria, para quienes las enfermedades y la muerte fueron

problemas que tenían que ser resueltos por ellos mismos, ya que ni el Estado ni los patronos atendían estas situaciones en forma favorable.

A la situación difícil en lo económico, se sumó la persecución, la prisión y el exilio a que eran sometidos los artesanos, cuando se insubordinaban en reclamación de sus derechos.

Las mutuales que se constituyeron en este período tuvieron una marcada inclinación. La Iglesia Católica ejerció una influencia importante en la creación de estas asociaciones. Influencia que se hace más notoria a partir de la década de los veinte, cuando empieza a debatirse en el país las ideas liberales y socialistas.

Estas mismas ideas contenían la propuesta cooperativa, como puede apreciarse en algunas intervenciones del General Uribe Uribe, entre 1905 y 1906 y en la organización de cooperativas bajo el impulso de intelectuales socialistas.

Al comenzar la década de los veinte el protagonismo de la comunidad trabajadora asociada lo van a tener las cooperativas y los sindicatos, presentándose el hecho de que algunas sociedades mutuales se transformaron en sindicatos.

A partir de 1920 las mutuales modificaron su orientación por influencia de la Iglesia Católica quien fomentó las mal llamadas “Sociedades Enterradoras”, denominación que se les dio a las entidades mutualistas por entonces conocidas como “mutuarias”, quienes orientan su esfuerzo a generar ahorros colectivos tendientes a la consecución de un Mausoleo para ofrecer a sus asociados un buen morir, dedicando por ende su actividad principal a la prestación de servicios funerarios. Muchas de ellas, principalmente en Antioquia y el eje cafetero llegan a tales niveles de especialización que terminan constituyendo completas empresas funerarias que prestan todos los servicios exequiales.

El proceso de industrialización del país después de 1920 ocasionó el crecimiento de la clase obrera en las ciudades y el resurgimiento del sindicalismo y el cooperativismo crearon las condiciones para que el Estado y los patronos asumieran responsabilidades de seguridad social.

Comenzaron entonces las Cooperativas a solucionar solidariamente las calamidades que antes atendían las mutuarías.

Hasta 1950 el crecimiento fue lento y poco significativo en relación con el número de mutuales creadas por año. Merece resaltar en este año la creación de la Cooperativa Funeraria de Antioquia por un grupo de Sociedades Mutuales como la primera experiencia de integración constituyendo una estructura empresarial para la prestación de los servicios exequiales.

En 1959 se inicia en el país la primera experiencia de integración institucional con la creación en la ciudad de Bogotá de la Federación Nacional de Sociedades Mutuales “FENALSOMUT”. A partir de 1960 un porcentaje apreciable de mutuales establecen servicios relacionados con la salud para asociados y sus familias.

Durante la década del 70 – 80 se va a consolidar algunas mutuales alrededor de proyectos de funerarias, farmacias, servicios médicos y odontológicos.

En 1975 la Superintendencia Nacional de Cooperativas formuló el primer plan de desarrollo cooperativo que incluiría a las Mutuales y a los Fondos de Empleados.

Este plan sentó las bases para que en 1976 se formalizara un convenio de cooperación técnica internacional entre el gobierno colombiano y Naciones Unidas, siendo sus organismos de ejecución la Organización Internacional de Trabajo OIT y la Superintendencia Nacional de Cooperativas. Este convenio se concretó en el Proyecto Col .76/16 con el nombre de “**Apoyo al Desarrollo del Sector Cooperativo**” y que tuvo como actividades principales la elaboración del diagnóstico del sector cooperativo y la formulación de un plan de desarrollo: “**PLANDECOOP**”.

Para la década de 80 – 90, por recomendación de los expertos internacionales que asesoraron al Gobierno en la formulación de la propuesta técnica de “PLANDECOOP” se incluyeron en este plan a los Fondos de Empleados y a las Asociaciones Mutuales, entidades controladas por el DANCOOP. A partir de 1988 el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas hoy DANSOCIAL, ha venido propiciando el intercambio de experiencias y apoyo

reciproco con países en donde el Mutualismo ha alcanzado logros importantes. En este sentido se suscribieron convenios de cooperación internacional especialmente con entidades de la mutualidad argentina. Estas organizaciones asesoraron al DANCOOP en la elaboración del Decreto 1480 de 1989.

Con la **Alianza del Mutualismo de América, AMA**, se realizó un convenio el 28 de Septiembre de 1990 orientando a estimular la promoción, organización y capacitación de los asociados al movimiento mutualista colombiano.

Actualmente se cursan intercambios de información con la **Asociación Internacional de la Mutualidad, AIM**, con sede en Bruselas, tendientes a obtener asesoría y asistencia técnica para los proyectos sobre seguridad social a implementar por el mutualismo del país. (Jiménez. Gil, La Figura mutualista, herramienta flexible en el desarrollo de empresas de economía solidaria, septiembre de 2014)

## 2.1. Marco referencial

Se identificaron y revisaron los siguientes artículos o informes de investigación, que revelan el tipo de investigaciones que se realizan en torno al tema y objeto de estudio del presente estudio de caso:

**Autor:** Ravina Octavio Arturo - Presidente del Instituto Argentino de Investigaciones de Economía Social (IAIES), filial Argentina del CIRIEC. Profesor en las Facultades de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires y de La Plata (Argentina)

**Título:** El Balance Social en las Cooperativas y Mutuales

**Fuente:** CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 39, noviembre, 2001, pp. 189-200 (Redalyc.org). Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17403910>

**Resumen:** El presente artículo se vertebra en torno a dos grandes objetivos: establecer, primero, una concepción de balance social en las cooperativas y mutuales, y presentar una síntesis de los resultados de los trabajos de investigación centrados en este tema por el Instituto Argentino de Investigaciones en Economía Social (IAIES). Se analizó el grado de cumplimiento de ciertos principios cooperativos en una muestra de cooperativas argentinas y se promovió el uso institucional del Balance Social Cooperativo.

**Autor:** Solái Gussinyer Pere – Universidad Autónoma de Barcelona

**Título:** El mutualismo y su función social: sinopsis histórica

**Fuente:** CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 44, abril, 2003 (Redalyc.org). Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17404406>

**Resumen:** El movimiento mutualista de la era industrial echó raíces en la Península Ibérica y Europa, pero también en América Latina, desde mediados del siglo XIX. La Ley española de Asociaciones de 1887 trató a los montepíos y las mutualidades como una modalidad asociativa más. En 1941 se dictó la primera Ley de Mutualidades española, basada en la ley catalana republicana de 1934. Y en 1942 se fundó el primer seguro público de enfermedad, que excluía de su ámbito a los trabajadores autónomos. Las mutuas de previsión social son el antecedente más

claro del servicio público de la Seguridad Social propio del "Estado de Bienestar" moderno, cuya crisis reciente le ha devuelto al mutualismo parte de su función primitiva.

**Autor:** De la Torre San Cristóbal Pedro María - Presidente de la Confederación Nacional de Entidades de Previsión Social

**Título:** El mutualismo de previsión social

**Fuente:** CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 47, noviembre, 2003, pp. 59-68 (Redalyc.org) - Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17404708>

**Resumen:** A la hora de definir a las Mutualidades de Previsión Social, podemos decir que se trata de entidades privadas, sin ánimo de lucro, fuera del marco de los sistemas de previsión que constituyen la Seguridad Social pública y que ejercen una modalidad aseguradora de carácter voluntario, encaminada a proteger a sus miembros contra circunstancias o acontecimientos de carácter fortuito y previsible, mediante aportaciones directas de sus asociados o de otras entidades o personas protectoras.

El Mutualismo español forma parte del sistema de Seguridad Social diseñado por el artículo 41 de la Constitución española, centrando su actividad dentro del segundo nivel o pilar de ésta destinado a los sistemas complementarios privados.

**Autor:** Expediente N° 4333/02 del registro del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, la Ley N° 16.583 y el Decreto N° 2176 del 28 de noviembre de 1986.

**Título:** Decreto presidencial de la República Argentina sobre la educación de cooperativas y mutuales - Decreto 1171/2003.

**Fuente:** Cayapa. Revista Venezolana de Economía Social, vol. 3, núm. 5, primer semestre, 2003, pp. 119-122 - Universidad de los Andes, Mérida, Venezuela. (Redalyc.org). Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=62230509>

**Resumen:** Que dicha normativa declara y reglamenta la enseñanza de los principios y de la aplicación teórico - práctica del cooperativismo en los planes y programas de estudio en los establecimientos educacionales.

Que las Leyes Nros. 20.321 y 20.337, vigentes en materia de mutuales y cooperativas, priorizan la educación y la capacitación cooperativa y mutual.

Que la grave situación económico-social por la que atraviesa el país, encuentra en el cooperativismo y en el mutualismo una importante estructura asociativa que aporta una salida a la crisis y la esperanza de contribuir a la construcción de una sociedad más equitativa.

Que junto al cooperativismo, el mutualismo, con sus principios y valores, también ha acompañado el crecimiento de los pueblos desde sus albores de inmigración y colonización.

**Autor:** Rubio Misas, María - Departamento de Finanzas y Contabilidad  
Universidad de Málaga

**Título:** Productividad y eficiencia de las Mutualidades de Previsión Social

**Fuente:** Estudios de Economía Aplicada, vol. 27, núm. 2, agosto, 2009, pp. 1-30

Asociación Internacional de Economía Aplicada Valladolid, España (Redalyc.org) –  
Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30117056019>

**Resumen:** Este artículo proporciona información acerca del impacto del nuevo marco regulador sobre la productividad y la eficiencia de las mutualidades de previsión social. Las mutualidades de previsión social experimentaron una mejora en la productividad total a lo largo del período de estudio que fue debida, en gran parte, a una mejora en eficiencia técnica pura, observándose un mayor aumento de los niveles de eficiencia técnica pura en la segunda parte del período, revelando adaptación a la innovación en un entorno más competitivo.

**Autor:** Godoy Milton

**Título:** Mutualismo y educación: Las escuelas nocturnas de artesanos, 1860-1880

**Fuente:** Última Década, núm. 2, 1994, pp. 1-11 - Centro de Estudios Sociales, Valparaíso, Chile. (Redalyc.org) - Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19500203>

**Resumen:** El siglo XIX presenta una notable influencia de las ideas de la Ilustración, en un sector de la élite intelectual chilena, que conduce a este grupo a «valerse de ciertas ideas románticas, ilustradas y positivistas», que se constituyen en un «arsenal discursivo que las faculta moral e intelectualmente para fundar una nueva legalidad histórica». El sector liberal de la élite intelectual criolla aceptará completamente el planteamiento central del nacionalismo basado en la confianza en la razón y el conocimiento como el camino valedero para posibilitar el cambio social.

El movimiento mutualista había comenzado a desarrollarse después de la derrota liberal que significó la Guerra Civil de 1851, su primera manifestación fue la Sociedad de Tipógrafos de Santiago fundada en 1853. Posteriormente, el proceso de asociación en torno a las Sociedades de Socorros Mutuos tuvo un mayor desarrollo al alero de la apertura política, en relación a períodos anteriores, que significó la serie de gobiernos liberales. En 1861 existían treinta y nueve, finalmente hacia 1890 las Sociedades de Socorros Mutuos llegaron a setenta y nueve.

**Autor:** Moreno Ruiz, Rafael.

**Título:** La génesis del mutualismo moderno en Europa

**Fuente:** REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos, núm. 72, 2000, pp. 199-214  
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Madrid, España. (Redalyc.org) -  
Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36707209>

**Resumen:** En este trabajo se parte de la consideración de la mutualidad como forma de empresa de participación.

Se pretende exponer resumidamente el proceso de génesis de Europa del tipo de organizaciones que hoy conocemos como mutualidades esto es, del mutualismo moderno, identificando y estudiando si quiera brevemente las instituciones sociales que a lo largo de la Historia han desarrollado actividades de seguro o de previsión social, aunque se trate de expresiones muy elementales de dichos servicios, organizándose con las mismas características

que en la actualidad distinguen a las empresas de participación frente a las empresas capitalistas convencionales.

**Autor:** Gómez Pérez Cacho, Olga; Moreno Ruiz, Rafael; Trigo Fernández, Eduardo

**Título:** La financiación de las mutualidades y las sociedades cooperativas de seguros

**Fuente:** REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos, núm. 72, 2000, pp. 99-123

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Madrid, España. (Redalyc.org) -

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36707205>

**Resumen:** En este trabajo se estudian los fondos que componen la estructura financiera de las mutualidades de seguros y de previsión social y de las sociedades cooperativas de seguros, a la luz de sus características esenciales como empresas de participación y de las normas que las regulan y estableciendo relación con el resultado económico y la composición de la prima.

En el último epígrafe se exponen los problemas que estas organizaciones tienen para captar financiación externa y se analizan las posibles estrategias de que disponen para obtener recursos patrimoniales.

## 2.2. Marco legal.

En el marco legal se relacionan las principales leyes, decretos, circulares y otros que rigen el Cooperativismo, Dancoop, el mutualismo y los estatutos de la Cooperativa de transportadores de occidente.

### Constitución Política de Colombia

*Artículo 1º:* Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

*Artículo 58º:* “... El Estado protegerá y promoverá las formas asociativas y solidarias de propiedad.”

*Artículo 189º:* “Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe de Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

“...24. Ejercer, de acuerdo con la ley, la inspección, vigilancia y control sobre las personas que realicen actividad financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento o inversión de recursos captados del público. Así mismo, sobre las entidades cooperativas y las sociedades comerciales.”

*Artículo 333º:* “El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial”.

*Ley 454 de 1998:* por la cual se determina el marco conceptual que regula la economía solidaria, se transforma el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas en el Departamento Administrativo Nacional de la Economía Solidaria, se crea la Superintendencia de la Economía Solidaria, se crea el Fondo de Garantías para las Cooperativas Financieras y de Ahorro y Crédito, se dictan normas sobre la actividad financiera de las entidades de naturaleza cooperativa y se expiden otras disposiciones

*Ley 79 de 1988: Artículo 1o.-* El propósito de la presente ley es dotar al sector cooperativo de un marco propicio para su desarrollo como parte fundamental de la economía nacional,...

*Ley 24 de 1981:* Por la cual se Transforma la Superintendencia Nacional de Cooperativas en Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas, se fijan sus objetivos, estructura y funciones, se provee a su dotación presupuestal y se dictan otras disposiciones

*Ley 1233 de 2008:* Por medio de la cual se precisan los elementos estructurales de las contribuciones a la seguridad social, se crean las contribuciones especiales a cargo de las cooperativas y pre cooperativas de trabajo asociado, con destino al servicio nacional de aprendizaje -SENA, al instituto colombiano de bienestar familiar- ICBF y a las cajas de compensación familiar, se fortalece el control concurrente y se dictan otras disposiciones.

*Ley 105 de 1993: Artículo 1.* - La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional.

*Ley 336 de 1996:* Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Le da al transporte en general el carácter de servicio público esencial, lo cual reitera en cada uno de los modos, y se traduce en la prevalencia del interés general.

*Decreto 1688 de 1997:* Por el cual se suprimen y fusionan unas dependencias del Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas

*Decreto 1480 de 1989:* Por el cual se determinan la naturaleza, características, constitución, regímenes interno, de responsabilidad sanciones, y se dictan medidas para el fomento de las asociaciones mutualistas.

*Decreto 170 de 2001: Artículo 1.* - El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal.

*Decreto 171 de 2001:* Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera

*Decreto 173 de 2001:* Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga

*Decreto 174 de 2001:* por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

*Decreto 1079 de 2015:* por el cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte.

***Circular Básica Contable y Financiera N. 004 de 2008, en su Capítulo VII, numeral 3:*** establece que, entre otras, las cooperativas, podrán constituir y administrar fondos mutuales y de solidaridad para la prestación de servicios de previsión, asistencia y solidaridad. Que según dicha norma, la principal característica de los Fondos Mutuales, es que éstos se crean y se aprovisionan de la contribución directa del asociado para un fin específico, pero también pueden abastecerse o proveerse de los excedentes, con cargo al ejercicio de la entidad y el producto de actividades o programas para tal fin. Que el espíritu de solidaridad, participación y ayuda mutua constituye uno de los principios rectores de las entidades del sector solidario: por ello, la ley desarrolló una normatividad orientada a preservar la naturaleza solidaria de estas formas asociativas. Que el artículo 65 de la Ley 79 de 1988, establece que las cooperativas podrán comprender en su objeto social la prestación de servicios de previsión, asistencia y solidaridad para sus miembros, teniendo en cuenta que la ayuda mutua como expresión de la solidaridad es el fundamento central de las actividades de una entidad de la economía solidaria.

***Circular Básica Jurídica N. 007 de 2008, en su Capítulo VII numeral 3:*** Establece que las organizaciones solidarias podrán constituir y administrar fondos mutuales para la prestación de servicios de previsión, asistencia y solidaridad, en cumplimiento del artículo 65 de la Ley 79 de 1988. Las asociaciones mutuales tienen como propósito brindarse ayuda recíproca frente a riesgos eventuales, por lo que el fondo social mutual debe utilizarse para esos fines. No obstante lo anterior, las asociaciones mutuales pueden crear, por decisión de la asamblea, otros fondos de carácter mutual.

Reglamento del Comité de Transportes y Accidentes de la Cooperativa de Transportadores de Occidente. Modificado y Aprobado en reunión extraordinaria de Consejo de Administración celebrada el día 24 de Abril de 2014, según consta en Acta No. 890.

***ARTÍCULO 1º. OBJETIVOS GENERALES.*** Son objetivos generales del comité de transporte y accidentes:

1. Recomendar para los vehículos vinculados a la Cooperativa servicios preventivos de mantenimiento y seguros, mediante convenios o suscripción de pólizas que beneficien a la totalidad de los asociados.

2. Brindar la oportunidad de que todos los asociados participen y se beneficien de los programas que desarrolla la cooperativa.

3. Auxiliar a los asociados en caso de siniestros (accidentes de tránsito, hurto, fenómenos de la naturaleza como terremoto, temblor, erupción volcánica, maremoto, tsunami, huracán, ciclón, tifón, tornado, tempestad, alza del nivel asonada, motín, conmoción civil o popular, huelgas, actos mal intencionados de terceros, que incluyen actos de cualquier naturaleza cometidos por movimientos subversivos.)

4. Conceder créditos al asociado para la reparación del vehículo involucrado en el siniestro de los recursos económicos que le correspondan administrar durante el período, de manera equitativa, racional y siempre de acuerdo al reglamento y a las normas que lo rigen.

Estatutos Cooperativa De Transportadores De Occidente “DE OCCIDENTE”.

Agosto 14 de 2013.

*Artículo 1º. Objetivo. La cooperativa de Transportadores de Occidente tiene como objetivos prestar el servicio público de transporte de pasajeros, carga, giros y mensajería especializada por vía terrestre, fluvial, marítima ó aérea y sus actividades conexas, tendientes a satisfacer las necesidades de sus asociados motivados por la solidaridad y el servicio comunitario.*

### 3. DIFERENCIAS DE LAS COOPERATIVAS CON LAS MUTUALES

A partir del análisis e integración de la información revisada sobre estos entes de la economía solidaria se elaboró el siguiente cuadro comparativo:

**Tabla 2. Diferencias de las cooperativas con las mutuales**

COOPERATIVAS	MUTUALES
<b>CONCEPTO</b>	
<p><b><u>Ley 79 de 1988, Artículo 4:</u></b> Es Cooperativa la empresa asociativa sin ánimo de lucro, en la cual los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.</p>	<p><b><u>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 2:</u></b> Las Asociaciones Mutuales son personas jurídicas de derecho privado, sin ánimo de lucro, constituidas libre y democráticamente por personas naturales, inspiradas en la solidaridad, con el objeto de brindarse ayuda recíproca frente a riesgos eventuales y satisfacer sus necesidades mediante la prestación de servicios de seguridad social.</p>
<b>CONSTITUCIÓN</b>	
<p><b><u>Ley 79 de 1988, Artículo 14:</u></b> La constitución de toda cooperativa se hará en asamblea de constitución, en la cual serán aprobados los estatutos y nombrados en prioridad los órganos de administración y vigilancia. El Consejo de Administración allí designado nombrará el representante legal de la entidad, quien será responsable de tramitar el reconocimiento de la personería jurídica.</p>	<p><b><u>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 7:</u></b> Las Asociaciones Mutuales se constituirán con un mínimo de veinticinco (25) personas naturales, por documento privado que se hará constar en acta firmada por todos los asociados fundadores, con anotación de sus nombres, documentos de</p>

<p>El acta de la asamblea de constitución será firmada por los asociados fundadores, anotando su documento de identificación legal y el valor de los aportes iniciales.</p> <p>El número mínimo de fundadores será de veinte, salvo las excepciones consagradas en normas especiales.</p>	<p>identificación y domicilios. En el mismo acto será aprobado el estatuto social y elegidos los órganos de administración y control.</p>
<p>RÉGIMEN LEGAL</p>	
<p>Se rigen por la Ley 79 de 1988</p>	<p>Se rige por el Decreto Ley 1480 de 1989</p>
<p>PRINCIPIOS</p>	
<p>Ley 79 de 1988, Artículo 5:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que tanto el ingreso de los asociados como su retiro sean voluntarios.</li> <li>2. Que el número de asociados sea variable e ilimitado.</li> <li>3. Que funcione de conformidad con el principio de la participación democrática.</li> <li>4. Que realice de modo permanente actividades de educación cooperativa.</li> <li>5. Que se integre económica y socialmente al sector cooperativo.</li> <li>6. Que garantice la igualdad de derechos y obligaciones de sus asociados sin consideración a sus aportes.</li> <li>7. Que su patrimonio sea variable e ilimitado; no obstante, los estatutos establecerán un monto mínimo de aportes sociales no reducibles durante la existencia de la cooperativa.</li> <li>8. Que establezca la irrepartibilidad de las reservas sociales y en caso de liquidación, la del remanente.</li> <li>9. Que tenga una duración indefinida en los estatutos, y</li> <li>10. Que se promueva la integración con otras</li> </ol>	<p>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 3:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que funcione de conformidad con los principios de autonomía, adhesión voluntaria, participación democrática, neutralidad política, religiosa, ideológica y racial, solidaridad, ayuda mutua e integración.</li> <li>2. Que establezca contribuciones económicas a sus asociados para la prestación de los servicios.</li> <li>3. Que el patrimonio y el número de asociados sea variable e ilimitado.</li> <li>4. Que realice permanentemente actividades de educación mutua.</li> <li>5. Que garantice la igualdad de derechos y obligaciones de los asociados.</li> </ol>

<p>organizaciones de carácter popular que tengan por fin promover el desarrollo integral del hombre.</p>	<p>6. Que establezca la no devolución de las contribuciones de los asociados y la irrepartibilidad del remanente patrimonial en caso de liquidación.</p> <p>7. Que su duración sea indefinida.</p> <p>8. Que promueva la participación e integración con otras entidades que tengan por fin promover el desarrollo integral del hombre.</p>
<p>ASOCIADOS</p>	
<p><b><u>Ley 79 de 1988, Artículo 21:</u></b> Podrán ser asociados de las cooperativas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las personas naturales legalmente capaces y los menores de edad que hayan cumplido catorce (14) años. O quienes sin haberlos cumplido, se asocien a través de representante legal.</li> <li>2. Las personas jurídicas de derecho público.</li> <li>3. Las personas jurídicas del sector cooperativo y las demás de derecho privado sin ánimo de lucro.</li> <li>4. Las empresas o unidades económicas cuando los propietarios trabajen en ellas y prevalezca el trabajo familiar o asociado.</li> </ol>	<p><b><u>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 14:</u></b> Podrán ser asociados de las Asociaciones Mutuales:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las personas naturales legalmente capaces y los menores de edad que hayan cumplido 14 años, o quienes sin haberlos cumplido se asocien a través de representante legal.</li> <li>2. Las personas jurídicas del sector cooperativo, y las demás de derecho privado sin ánimo de lucro.</li> </ol>
<p>ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN</p>	
<p><b><u>Ley 79 de 1988, Artículo 26:</u></b> La administración de las cooperativas estará a cargo de la asamblea general, el consejo de administración y el gerente.</p>	<p>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 27:</p> <p>La administración de las mutuales estará a cargo de la asamblea general,</p>

	la junta directiva y el representante legal.
<b>CONTROL INTERNO</b>	
<p>Ley 79 de 1988, Artículo 39:</p> <p>La junta de vigilancia estará integrada por asociados hábiles en número no superior a tres, con sus respectivos suplentes; su período y las causales de remoción serán fijadas en los estatutos.</p>	<p><b><u>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 37:</u></b> Junta de control social. La junta de control social ejercerá las funciones de vigilancia fijadas en los estatutos. En defecto o como complemento de éstas se aplicarán las establecidas en la legislación cooperativa para las juntas de vigilancia. El número de integrantes, su período y sistema de elección serán previstos en los estatutos.</p>
<b>APORTE DE LOS ASOCIADOS</b>	
<p>Ley 79 de 1988, Artículo 47 – 48 – 49:</p> <p><b>Artículo 47:</b> Los aportes sociales ordinarios o extraordinarios que hagan los asociados pueden ser satisfechos en dinero, en especie o trabajo convencionalmente evaluados.</p> <p><b>Artículo 48:</b> Los aportes sociales de los asociados, se acreditarán mediante certificaciones o constancias expedidas según lo dispongan los estatutos y en ningún caso tendrán el carácter de títulos valores.</p> <p><b>Artículo 49:</b> Los aportes sociales de los asociados quedarán directamente afectados desde su origen en favor de la cooperativa como garantía de las obligaciones que contraigan con ella.</p>	<p>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 19 - 20 – 21 – 26:</p> <p><b>Artículo 19:</b> Patrimonio. El patrimonio de las Asociaciones Mutuales es de carácter irrepartible y estará constituido por:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El fondo social mutual.</li> <li>2. Los fondos y reservas permanentes.</li> <li>3. Los auxilios y donaciones que se reciban con destino al incremento patrimonial.</li> </ol> <p><b>Artículo 20:</b> Fondo social mutual. El fondo social mutual se constituye e</p>

<p>Tales aportes no podrán ser gravados por sus titulares en favor de terceros, serán inembargables y sólo podrán cederse a otros asociados en los casos que prevean los estatutos y los reglamentos.</p>	<p>incrementa por:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las cuotas que estatutariamente se establezcan con destino a este fondo.</li> <li>2. El valor positivo del resultado social al cierre de cada ejercicio.</li> </ol> <p><b>Artículo 21:</b> Forma de pago de las contribuciones. Las contribuciones sociales ordinarias y extraordinarias que efectúen los asociados serán satisfechas en dinero, especie o trabajo convencionalmente evaluados.</p> <p><b>Artículo 26:</b> Inembargabilidad de las contribuciones. Las contribuciones de los asociados a la mutual quedarán directamente afectadas en favor de ésta. Tales contribuciones no podrán ser gravadas por sus titulares en favor de terceros, serán inembargables y sólo podrán cederse a otros asociados en los casos y en la forma que prevean los estatutos y reglamentos.</p>
---	---

**LOS SERVICIOS**

<p>Ley 79 de 1988, Artículo 61 – 62 – 63 – 64 – 65:</p> <p><b>Artículo 61:</b> Las cooperativas en razón del desarrollo de sus actividades podrán ser especializadas, multiactivas e integrales.</p> <p><b>Artículo 62:</b> Serán cooperativas especializadas las que se organizan para atender una necesidad específica, correspondiente a una sola rama de actividad económica, social o cultural.</p>	<p>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 43 – 44 – 45 – 46:</p> <p><b>Artículo 43:</b> Prestaciones de las asociaciones mutuales. Son prestaciones mutuales los servicios que otorguen las Asociaciones Mutuales para la satisfacción de necesidades de los asociados,</p>
--	---

<p>Estas cooperativas podrán ofrecer servicios diferentes a los establecidos en su objeto social, mediante la suscripción de convenios con otras entidades cooperativas.</p> <p><b>Artículo 63:</b> Serán cooperativas multiactivas las que se organizan para atender varias necesidades, mediante concurrencia de servicios en una sola entidad jurídica. Los servicios deberán ser organizados en secciones independientes, de acuerdo con las características de cada tipo especializado de cooperativa.</p> <p><b>Artículo 64:</b> Serán cooperativas integrales aquellas que en desarrollo de su objeto social, realicen dos o más actividades conexas y complementarias entre sí, de producción, distribución, consumo y prestación de servicios.</p> <p><b>Artículo 65:</b> En todo caso, las cooperativas podrán comprender en su objeto social la prestación de servicios de previsión, asistencia y solidaridad para sus miembros.</p>	<p>mediante asistencia médica, farmacéutica, funeraria, subsidios, ahorro y crédito y actividades culturales, educativas, deportivas o turísticas, así como cualquier otra prestación dentro del ámbito de la seguridad social que tenga por fin la promoción y dignificación de la persona humana.</p> <p>Parágrafo. Las Asociaciones Mutuales prestarán sus servicios preferencialmente a los asociados y a sus beneficiarios cuando lo contemplen sus estatutos. De acuerdo con éstos podrán extenderlos al público no afiliado, siempre en razón del interés social o del bienestar colectivo.</p> <p><b>Artículo 44:</b> Convenios para la prestación de servicios. Cuando las Asociaciones Mutuales no puedan prestar directamente los servicios a sus asociados, podrán atenderlos celebrando convenios con entidades de la misma naturaleza o del sector cooperativo teniendo en cuenta su objeto social.</p> <p><b>Artículo 45:</b> Establecimiento de servicios. Para el establecimiento de los servicios se dictarán reglamentaciones por la junta</p>
--	---

	<p>directiva donde se consagrarán los objetivos específicos de los mismos, los recursos de operación, así como todas aquellas disposiciones convenientes para garantizar su desarrollo y normal funcionamiento.</p> <p>Parágrafo. La Asociación Mutual podrá cobrar en forma justa y equitativa los servicios que preste, procurando que dichos ingresos le permitan asumir los costos de operación y administración indispensables para atender el cumplimiento del objeto social.</p> <p><b>Artículo 46:</b> Servicios de ahorro y crédito. Los servicios de ahorro y crédito únicamente se prestarán entre sus asociados y observando las disposiciones especiales sobre la materia.</p>
EXCEDENTES	
<p>Ley 79 de 1988, Artículo 53 – 54 – 55:</p> <p><b>Artículo 53:</b> Las cooperativas tendrán ejercicios anuales que se cerrarán el 31 de diciembre. Al término de cada ejercicio se cortarán las cuentas y se elaborará el balance, el inventario y el estado de resultados.</p> <p><b>Artículo 54:</b> Si del ejercicio resultaren excedentes, estos se aplicarán de la siguiente forma: Un veinte por ciento (20%) como mínimo para crear y mantener una reserva de protección de los aportes sociales; un veinte por ciento (20%) como mínimo para el Fondo de educación</p>	<p>Decreto Ley 1480 de 1989, Artículo 22 parágrafo:</p> <p><b>Artículo 22:</b> Período de ejercicio económico. Las Asociaciones Mutuales tendrán ejercicios anuales que se cerrarán el 31 de diciembre. Al término de cada ejercicio se cortaran las cuentas y se elaborará el balance, el inventario y el estado de resultados.</p>

y un diez por ciento (10%) mínimo para un Fondo de solidaridad.

El remanente podrá aplicarse, en todo o parte, según lo determinen los estatutos o la asamblea general, en la siguiente forma:

1. Destinándolo a la revalorización de aportes, teniendo en cuenta las alteraciones en su valor real.
2. Destinándolo a servicios comunes y seguridad social.
3. Retornándolo a los asociados en relación con el uso de los servicios o la participación en el trabajo.
4. Destinándolo a un Fondo para amortización de aportes de los asociados.

**Artículo 55:** No obstante, lo previsto en el artículo anterior, el excedente de las cooperativas se aplicará en primer término a compensar pérdidas de ejercicios anteriores.

Cuando la reserva de protección de los aportes sociales se hubiere empleado para compensar pérdidas, la primera aplicación del excedente será la de establecer la reserva al nivel que tenía antes de su utilización.

Parágrafo. Los excedentes que presente el ejercicio se aplicarán en primer término a compensar pérdidas de ejercicios anteriores.

### 3.1. Preguntas de investigación de estudio de caso<sup>1</sup>

**Tabla 3. Preguntas de investigación del estudio de caso**

<p>HISTORIA</p>	<p>¿En qué año fue creado el fondo mutual de accidentes en la organización?</p> <p>¿Cómo surge la idea de crear el fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Quiénes participaron en su creación?</p> <p>¿Cuáles fueron los objetivos iniciales o razones para crear el fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Quiénes aportaron y de qué forma para llevar la idea a cabo?</p> <p>¿Cuántos años lleva funcionando el fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿A recibido la organización algún tipo de premio o reconocimiento?</p> <p>¿Conoce otra organización del sector que tenga implementado un modelo similar al del fondo mutual de accidentes?</p>	<p>Documentos</p> <p>Revistas</p> <p>Folletos</p> <p>Entrevistas</p>
<p>ENTORNO</p>	<p>¿Bajo qué parámetros legales se rige la empresa?</p> <p>¿Existen Otras empresas que aplican este modelo de protección a los activos productivos de los asociados?</p> <p>¿Cómo es la relación de la empresa con sus asociados beneficiarios del fondo mutual?</p>	<p>Legislación Colombiana</p> <p>Documentos</p> <p>Revistas</p> <p>Entrevistas</p>

<sup>1</sup> Adaptado de: Formato preguntas de investigación del estudio de caso Legis S.A. .Germán Ramírez

	<p>¿Cómo se realiza la elección de los proveedores del fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Cómo se ha visto afectada la organización por la situación económica y social actual del país? ¿Cómo le ha hecho frente dicha situación?</p> <p>¿Cuál es la relación costo beneficio para la empresa y para sus asociados con el fondo mutual de accidentes?</p>	
ASPECTOS FINANCIEROS	<p>¿Quién o quiénes son los propietarios del fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿De dónde se originan los ingresos para el funcionamiento del fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Qué destino se le da a los ingresos recibidos por el fondo Mutual de Accidente?</p> <p>¿Cómo se aplican los ingresos recibidos por el Fondo Mutual de Accidentes?</p> <p>¿Existen reglamentos para la aplicación del fondo mutual de accidentes?</p>	<p>Informes</p> <p>Entrevistas</p> <p>Presupuesto</p> <p>Estados financieros</p>
ORGANIZACIÓN	<p>¿Cuál es y cómo está conformada la estructura organizacional de la empresa en la cual está constituido el fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Quién dirige el Fondo Mutual de Accidentes?</p> <p>¿Quién determina la aplicación de los reglamentos del Fondo Mutual de Accidentes?</p> <p>¿Existe un ente de control que vigile la aplicación de los reglamentos del fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Se realizan procesos de innovación para el manejo del fondo mutual de accidentes?</p> <p>¿Cuáles son las semejanzas y diferencias entre cooperativa y mutual?</p>	<p>Organigramas</p> <p>Reglamentos</p> <p>Informes</p> <p>Entrevistas</p> <p>Observación</p>

HUMANO CULTURAL	¿Con cuanto personal cuenta el fondo mutual de accidentes?	Observación
	¿Se capacita al personal para el manejo del Fondo mutual de accidentes?	Manuales Entrevistas
	¿Cómo es la relación empresa asociados con relación al fondo mutual de accidentes?	Observación

**Fuente: Elaboración propia.**

### 3.2. Metodología

#### 3.2.1. Metodología del estudio de caso

La metodología utilizada para este trabajo se hará en un enfoque cualitativo y cuantitativo con estudio de caso, de acuerdo a los instrumentos escogidos para el desarrollo del mismo estudio de caso el cual permite a través del establecimiento de una pregunta de investigación, el levantamiento sistemático y ordenado de información obtenida sobre la pregunta inicialmente presentada.

### 3.3. Etapas en el desarrollo del estudio de caso

En el documento: La investigación con casos Ramírez, G. (2009) nos identifica 3 etapas en los estudios de casos.

**Etapas 1. Planeación.** En esta etapa se desarrolla la planeación del estudio de caso que debe derivar en el Protocolo de investigación.

**Etapas 2. Ejecución.** En esta etapa se desarrolla el levantamiento de la información según lo planificado en la etapa 1 y se obtiene como resultado la base de datos del estudio de caso.

**Etapa 3. Análisis y presentación de resultados.** En esta etapa se presenta la información, se analiza y se obtiene el reporte del estudio de caso y el caso de estudio

### 3.3.1. Etapa 1 – Cronograma

**Tabla 4. Cronograma**

FECHA	2014					2015								
ACTIVIDAD	Agosto	Sept	Octub	Noviem	Diciemb	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Juli	Ago	Sept
Selección del tema de Investigación	■	■												
Realización del Protocolo														
Objetivos			■											
Marco Conceptual			■	■										
Marco Teórico					■	■								
Marco Referencial							■							
Metodología – Elaboración								■	■					
Presentación										■				
Trabajo de Campo														
Encuestas											■			
Recopilación de Información de Fuentes secundarias												■		
Análisis de la Información														
Reporte Estudio de Caso													■	
Redacción del estudio de Caso														
Entrega caso de estudio													■	
Sustentación														■

### 3.3.2. Etapa 2 - Instrumentos

**Fuentes Primarias.** Se aplicará una encuesta a los asociados de la Cooperativa de transportadores de Occidente que se encuentran vinculados de manera activa de género masculino y femenino de cualquier edad y que sean pertenecientes a la mutual del Fondo y comité de transportes y accidentes del municipio de Roldanillo – Valle. Esta encuesta busca determinar satisfacción a los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente, sobre la aceptación y benéficos del fondo de accidentes.

Características Generales:

- Realizar una encuesta a los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente.
- Encuestar a los 136 socios de la Cooperativa de Transportadores de Occidente
- Localizar dicha población en la Cooperativa de Transportadores de Occidente

**Contenido:** El contenido que tendrá la encuesta se relaciona en los anexos, en la encuesta ya elaborada con anterioridad, para ser socializada con los socios.

**Manejo Base de Datos del Estudio de Caso.** La información recopilada en la encuesta a socializar, será tabulada y organizada en gráficos de resultados, para dar la conclusión a nuestra pregunta de investigación acerca de cómo se puede garantizar la protección de los activos productivos de los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente en coordinación con el fondo mutual constituido por la Cooperativa; y así dar la conclusión y el resultado de nuestro estudio de caso como tesis de Maestría.

### 3.3.3. Actividades Cronograma:

**Selección del Tema Agosto y Septiembre 2014:** Para esta fecha se dio la selección del tema al cual se le haría el estudio de caso, que después de un gran debate se concluyó con que se realizaría acerca del Caso Protección de los Activos Productivos de los Asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente.

*Objetivos Octubre y Noviembre 2014:* En este tiempo se le realizaron al protocolo, los objetivos que regirían el protocolo estudio de caso y serían las metas alcanzar dentro del mismo y el marco conceptual.

*Marco Conceptual Diciembre 2014 y Enero de 2015:* En esta época se le realizó al estudio de caso el marco conceptual el cual abarca la definición de mutualidades, sus características, asociados, régimen económico y otros.

*Marco Referencial Febrero 2015:* En este mes se realizó el marco referencial que tenía como objetivo tener una base del estado del arte de otros artículos que abordaran temas sobre el mutualismo en el mundo, se tomaron artículos de la revista indexada Redalyc.

*Metodología Marzo y Abril 2015:* Se determinó en estos meses la metodología que sería con trabajo de campo y se aplicaría una encuesta a determinada a los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente.

*Presentación Mayo 2015:* Según cronograma para esta fecha se realizaría entrega el avance del estudio de caso.

*Encuestas Junio 2015:* Se planteó fuese el mes en el cual se realizaría las encuestas preestablecidas.

*Recopilación Información Fuentes Secundarias Julio de 2015:* Este mes se pretende recopilar la información de fuentes secundarias

*Reporte Estudio de Caso Agosto de 2015:* En este mes se espera realizar el reporte sobre el estudio de caso y hacer la entrega del mismo.

*Sustentación Estudio de Caso Septiembre de 2015:* Se planteó fuese el mes en el cual se realizaría la sustentación del estudio de caso.

**Fuentes Secundarias.** La información relevante para este trabajo y que está relacionada con las mutuales, las cooperativas, la economía solidaria, el transporte y demás se obtendrán de las siguientes fuentes:

- Departamento Nacional de Planeación
- Secretaría de Tránsito y Transporte de Roldanillo
- Superintendencia de la Economía Solidaria
- Superintendencia de Puertos y transporte
- Ministerio de Transporte

#### 3.3.4. Etapa 3 – Tratamiento de la información.

**Encuesta.** Se determinará como la poblacional representativa los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente que permita manejar un nivel de confianza del 99%. Los resultados de la encuesta serán tabulados y ordenados para su presentación.

**Fuentes Secundarias.** Las informaciones obtenidas serán procesadas en hoja Excel determinando su relevancia en el tema.

### 3.4. Población y Muestra

- **Población:** De acuerdo a los datos que se poseen en la Cooperativa de Transportadores de Occidente a marzo del 2015 había 155 asociados a la cooperativa.
- **Tamaño de la Muestra:** Estimando un nivel de confianza del 100%, un error admisible del 5%, una proporción del 95% y una población de 155 personas, aplicando la fórmula para poblaciones finitas el tamaño de la muestra es de 150 personas.

Lind Douglas, Marchal G. William, A. WathenSamuel ,(1998) Estadística aplicada a los negocios y la economía, Decimotercera Edición. McGraw Hill.

$$n = \frac{N \cdot Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot (1-p)}{e^2 \cdot (N-1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot (1-p)}$$

### 3.5. Recursos

**Recursos Técnico.** Para el desarrollo del trabajo emplearemos los siguientes recursos técnicos:

- Computador e impresora
- Papelería (resmas, cartucho, esferos, etc)
- Fotocopias, encuesta.
- Call Center para aplicar cuestionario de entrevista

**Recursos Humanos.** Los recursos humanos que utilizaremos para trabajo son los siguientes:

- Estudiantes: Jorge Humberto Mayorga Sánchez y Nancy Escarria Aguado
- Asesor: Germán Ramírez
- Profesionales Secretaria de la Cooperativa de Transportadores de Occidente
- Profesionales Secretaria de Tránsito y Transporte de Roldanillo.

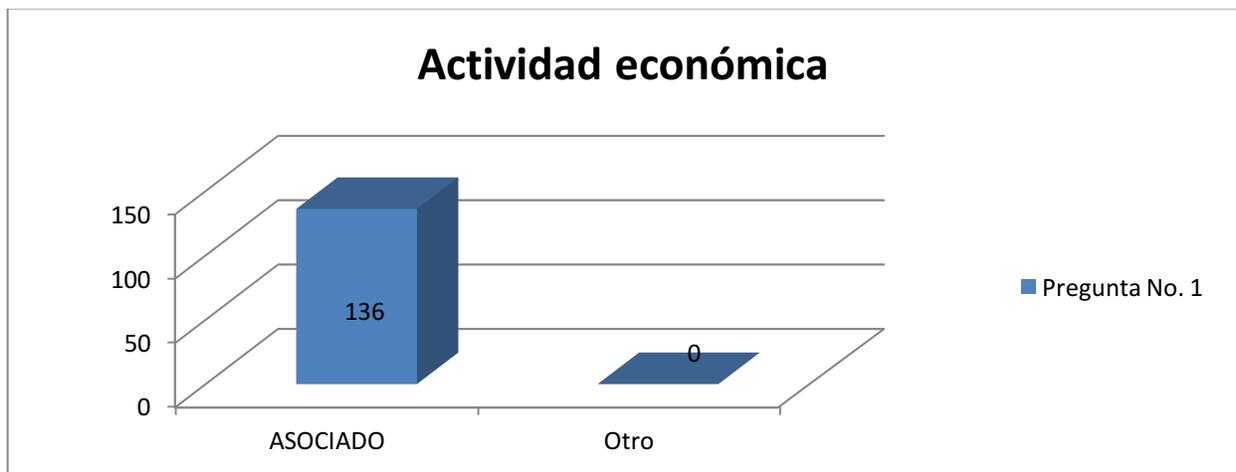
## 4. RESULTADOS DEL ESTUDIO DE CASO

### 4.1. Resultados de la encuesta

Una vez tabuladas y analizadas las respuestas a la encuesta de satisfacción aplicada a los socios de la cooperativa encontramos lo siguiente:

- El 100% de los encuestados son los asociados de la Cooperativa de transportadores de occidente (Instrumento recolector de datos, Encuesta escrita, realizada a los socios de la Cooperativa de transportadores de Occidente)

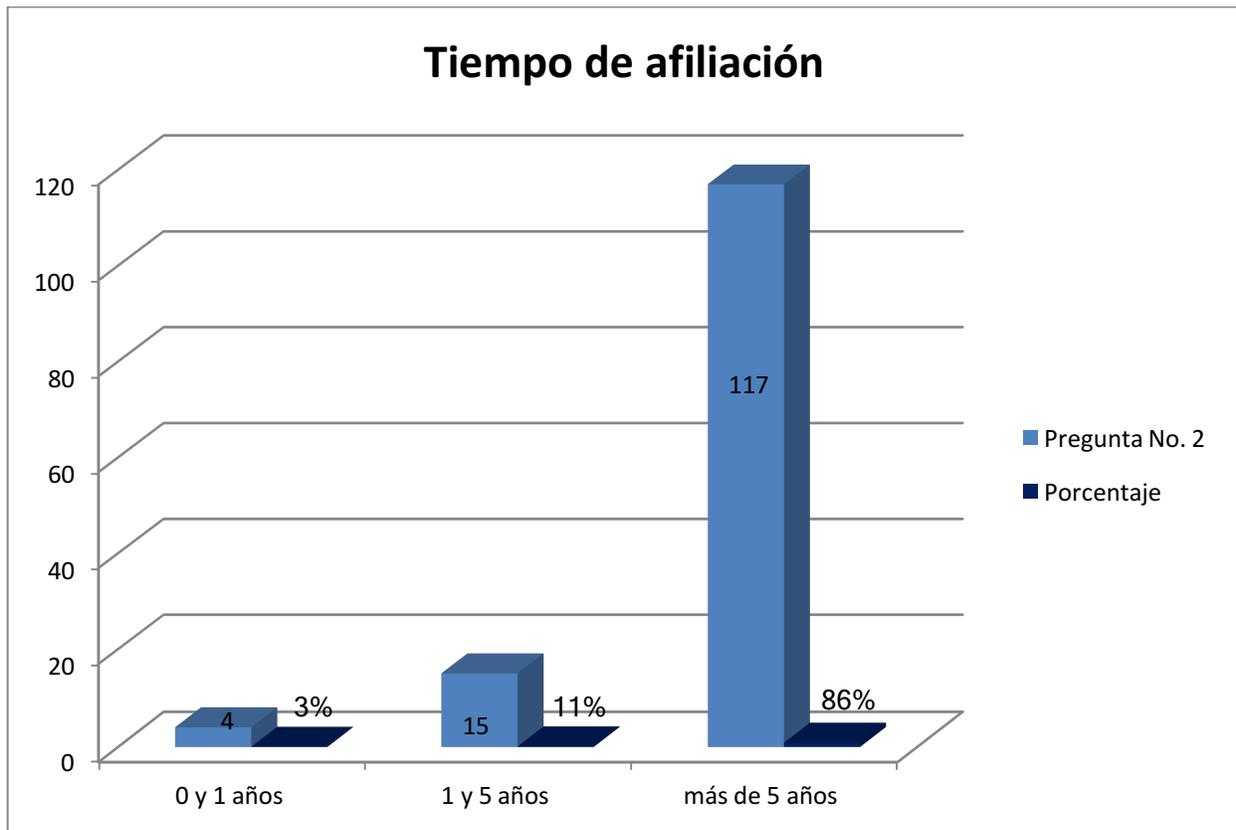
**Grafica 1. Actividades económicas.**



**Fuente: Elaboración propia.**

- El 86% de los asociados de la Cooperativa pertenecen a ella hace más de 5 años, el 11% de los asociados están vinculados a ella entre uno y cinco años y el 3% de los mismos se encuentran afiliados entre cero y un año.

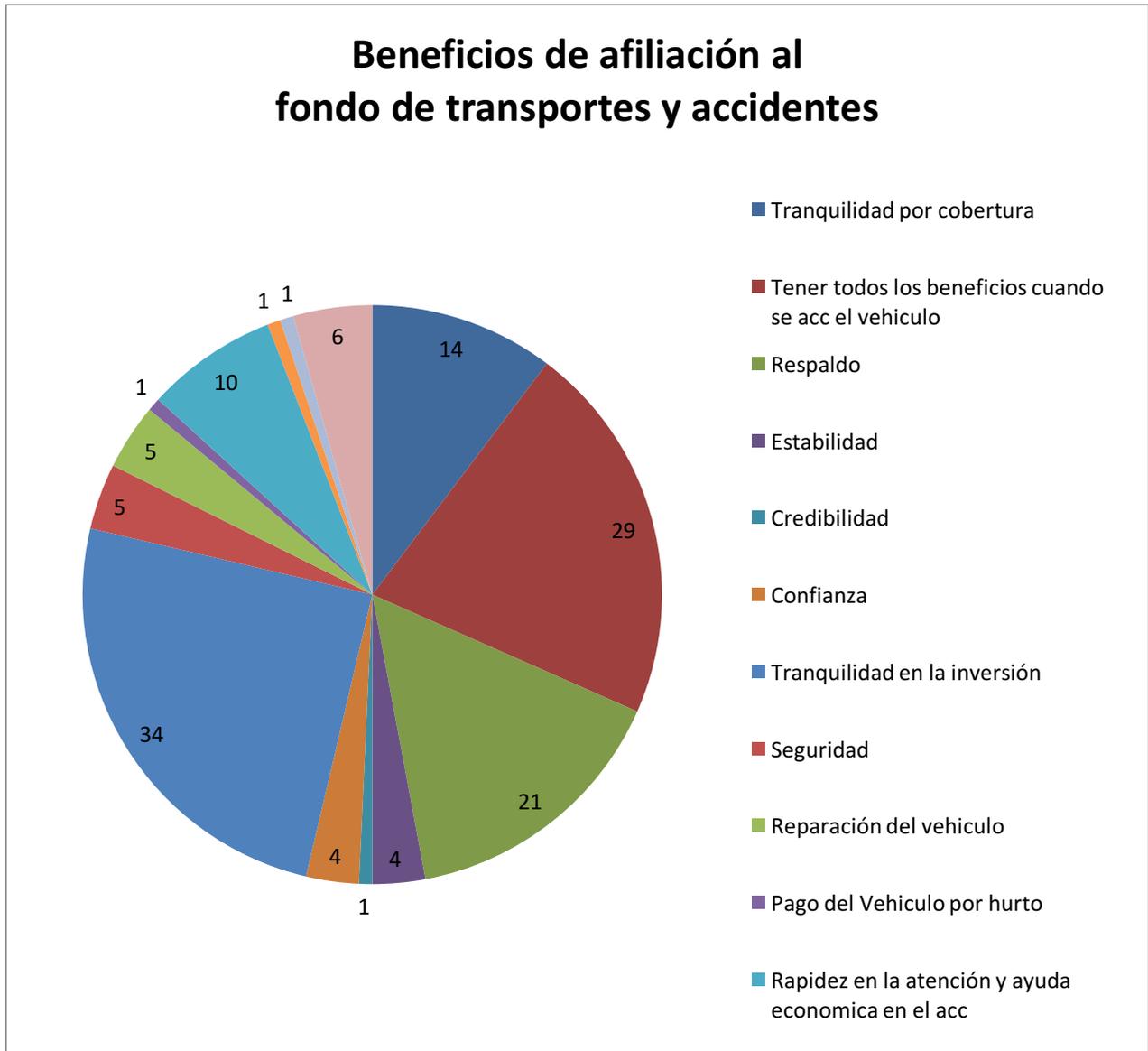
**Grafica 2. Tiempo de afiliación**



**Fuente: Elaboración propia.**

- Se le solicitó a los asociados describir un beneficio que les agradara de pertenecer a dicho fondo de transportes y accidentes de la cooperativa de transportadores de occidente y nos encontramos con las siguientes respuestas en los porcentajes presentados a continuación.

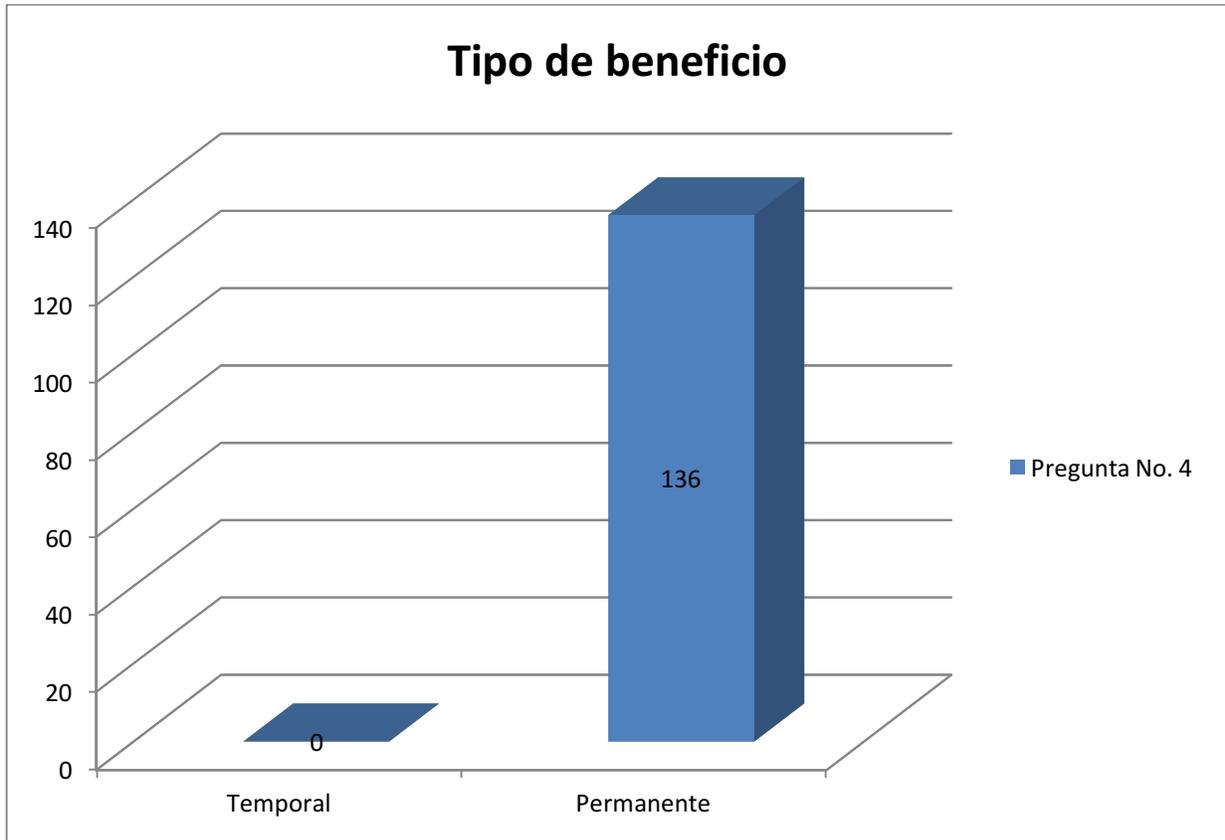
**Grafica 3. Beneficios de afiliación al fondo de transportes y accidentes**



**Fuente: Elaboración propia.**

- El 100% de los asociados manifestaron que el beneficio que ofrecía el fondo de transportes y accidentes es permanente, ya que sale a su colaboración y ayuda en el momento en que lo requieren (Instrumento recolector de datos, Encuesta escrita, realizada a los socios de la Cooperativa de transportadores de Occidente)

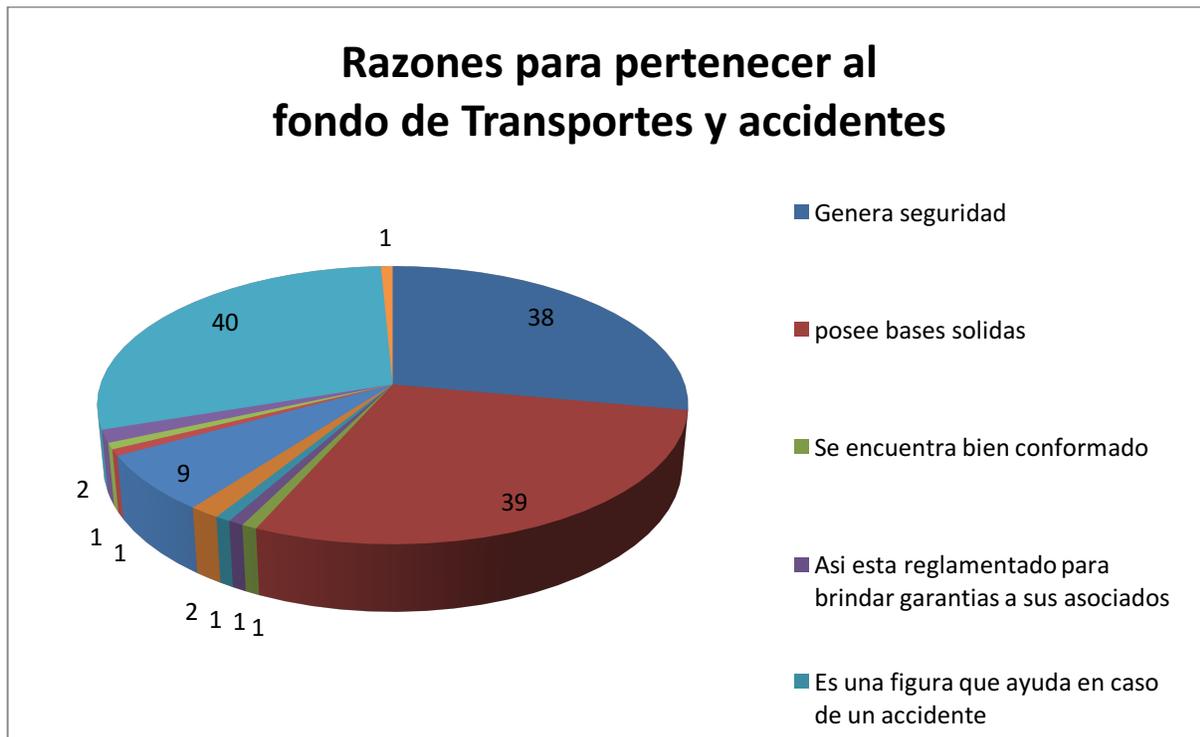
**Grafica 4. Tipo de beneficio.**



**Fuente: Elaboración propia.**

- Las razones que manifestaron los asociados en el beneficio permanente que les otorga el fondo de transportes y accidentes de la cooperativa de transportadores de occidente

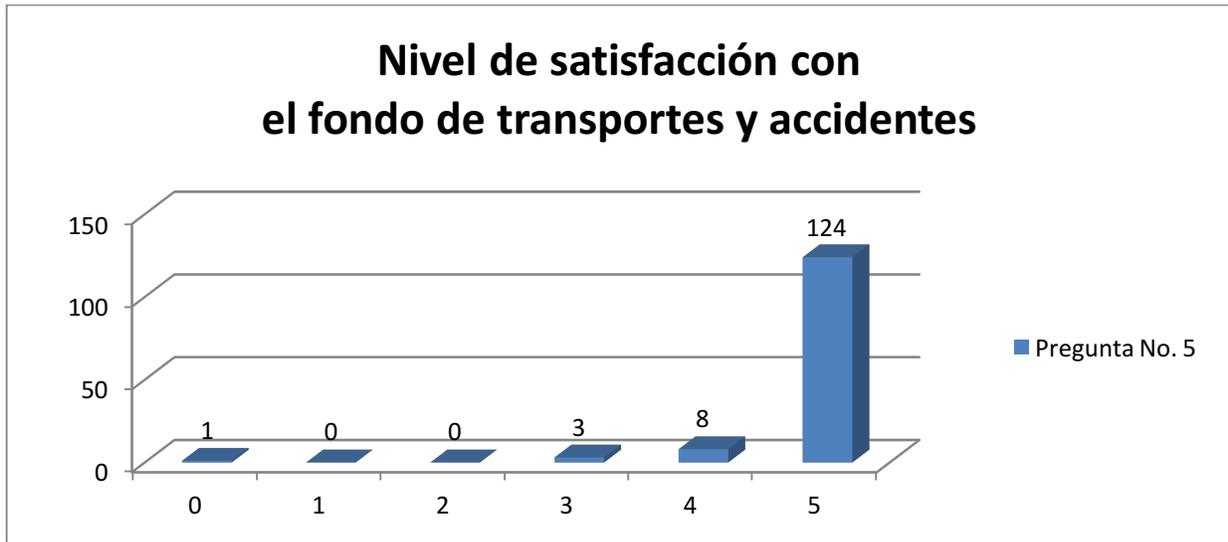
**Grafica 5. Razones para pertenecer al fondo de transportes y accidentes.**



**Fuente: Elaboración propia.**

- El 91% de los asociados manifestaron tener una satisfacción total en el fondo de transportes y accidentes de la cooperativa, el 6% expresaron tener un nivel de satisfacción en 4, el 2% de los mismos en el nivel 3 y el 1% en 0 (Instrumento recolector de datos, Encuesta escrita, realizada a los socios de la Cooperativa de transportadores de Occidente)

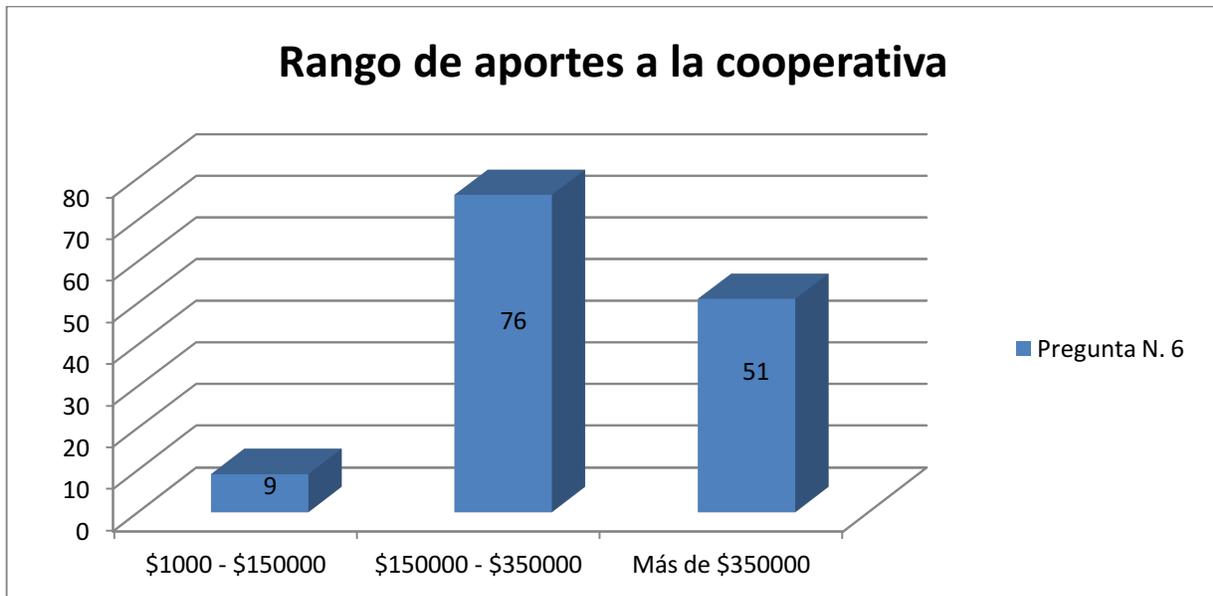
**Grafica 6. Nivel de satisfacción con el fondo de transportes y accidentes.**



**Fuente: Elaboración propia.**

- Los aportes que los asociados realizan a la cooperativa están ubicados desde \$1.000 a \$350.000 pesos, el 38% de los asociados manifestaron aportar más del valor máximo presentado, el 56% de los mismos expresaron encontrarse en un término de \$150.000 a \$350.000 y el 7% dijo estar aportando desde el menor valor al intermedio

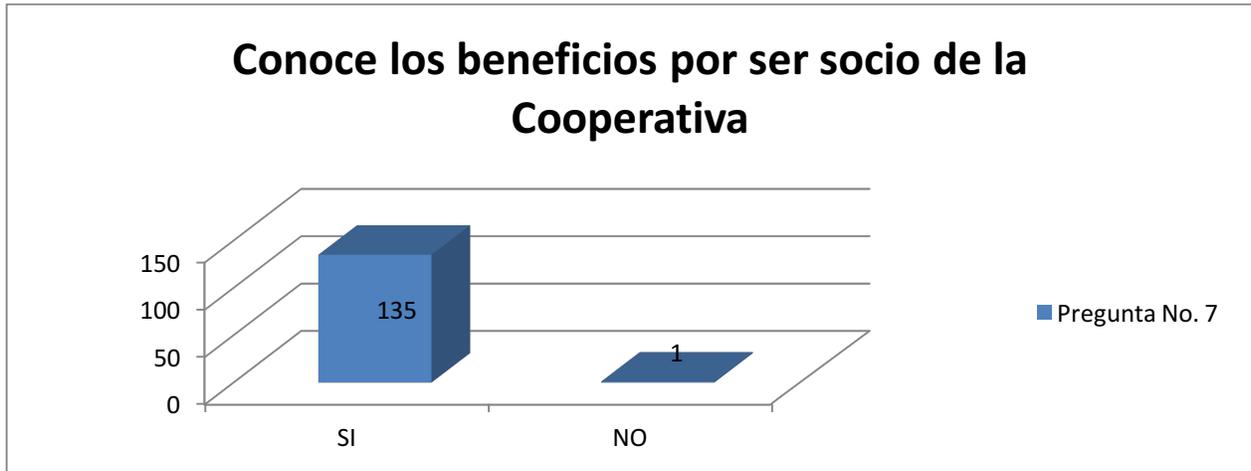
**Grafica 7. Rango de aportes a la cooperativa**



**Fuente: Elaboración propia.**

- El 99% de los asociados conocen los beneficios de ser asociado de la cooperativa de transportadores de occidente, y el 1% manifestó no conocer dichos beneficios

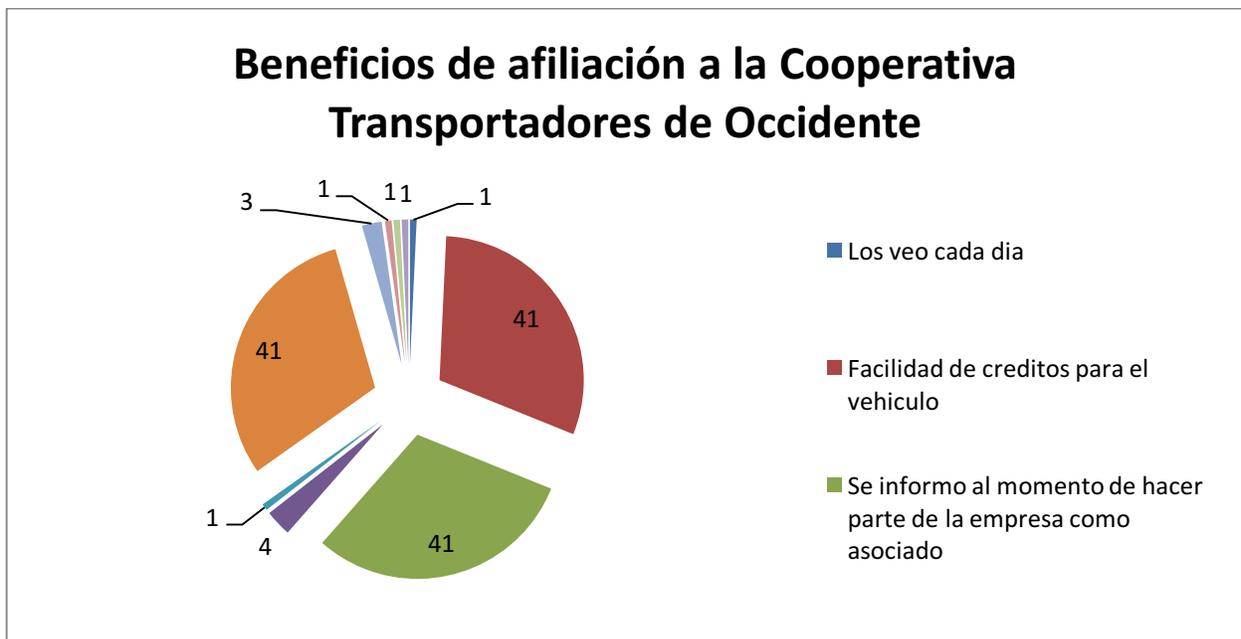
**Grafica 8. Conoce los beneficios por ser socio de la cooperativa**



**Fuente: Elaboración propia.**

- El 99% de los afiliados que manifestaron conocer los beneficios añadieron razones tales como información, estatutos, entre otros.

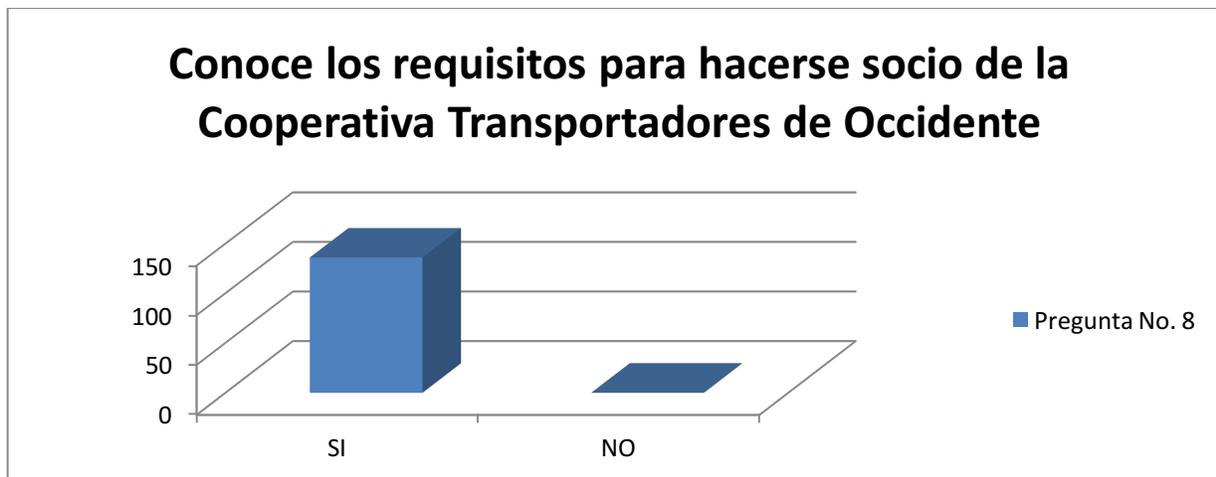
**Grafica 9. Beneficio de la afiliación a la Cooperativa Transportadores de Occidentes**



**Fuente: Elaboración propia.**

- El 100% de los asociados conocen los requisitos para hacerse socio de dicha cooperativa

**Grafica 10. Requisitos para hacerse socio Cooperativa de Transportadores de Occidente**



Fuente: Elaboración propia.

#### **4.2. Origen, procesos y gestión del Fondo Mutual de la Cooperativa De Transportadores de Occidente**

**Tabla 5. Proceso de gestión**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• En qué año fue creado el fondo mutual de accidentes en la organización? Fue creado en Septiembre de 1994</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cómo surge la idea de crear el fondo mutual de accidentes? Surge de la preocupación del Gerente de esa época Sr. Artemio España Betancourt de garantizar la inversión de los asociados de la Cooperativa frente a un accidente de tránsito pues los costos que implican son muy altos y en algunos casos el tiempo de respuesta de la compañía aseguradora es demasiado largo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Quiénes participaron en su creación? En ese momento participo el gerente de la Cooperativa en compañía del consejo de administración y asamblea general de asociados.</li> </ul>

- ¿Cuáles fueron los objetivos iniciales o razones para crear el fondo mutual de accidentes?  
El objetivo principal de su creación fue la de garantizar la protección del activo productivo de los asociados.
  - ¿Quiénes aportaron y de qué forma para llevar la idea a cabo?  
El fondo de accidente se alimenta de los aportes voluntarios realizados por los asociados de acuerdo al avalúo establecido en el reglamento.
  - ¿Cuántos años lleva funcionando el fondo mutual de accidentes?  
Lleva funcionando 21 años
  - ¿A recibido la organización algún tipo de premio o reconocimiento?  
No porque el fondo de accidente se ha manejado al interior de la cooperativa
  - ¿Conoce otra organización del sector que tenga implementado un modelo similar al del fondo mutual de accidentes?  
No
- 
- ¿Bajo qué parámetros legales se rige la empresa?  
Ley 79 de 1988, ley 336, ley 105, decreto 171 de 2001 y decreto 1079 de 2015
  - ¿Existen Otras empresas que aplican este modelo de protección a los activos productivos de los asociados?  
No hasta el momento, como fondo social no.
  - ¿Cómo es la relación de la empresa con sus asociados beneficiarios del fondo mutual?  
La relación de la Cooperativa es de mutua ayuda de Tomador a Asegurador
  - ¿Cómo se realiza la elección de los proveedores del fondo mutual de accidentes?

Con base a la experiencia de todos los años del fondo ya se tienen establecidos los proveedores. Sin embargo, el sistema de calidad tiene evaluación de proveedores el cual se aplica a proveedores nuevos.

- ¿Cómo se ha visto afectada la organización por la situación económica y social actual del país? ¿Cómo le ha hecho frente dicha situación?

En caso de los vehículos los costos de los repuestos son afectados directamente por el dólar pues la mayoría son importados, al igual que ocurre con el combustible y sus derivados. Sin embargo, la cooperativa procura tener un buen stop de inventarios y realizar convenios de negociación con los proveedores de estos repuestos

- ¿Cuál es la relación costo beneficio para la empresa y para sus asociados con el fondo mutual de accidentes?

El beneficio para los asociados es el amparo que tiene su vehículo y para la empresa el flujo de caja que le otorga su operación

- ¿Quién o quiénes son los propietarios del fondo mutual de accidentes?

Al constituirse como fondo mutual no tiene un dueño pertenecería a todos los asociados de la cooperativa

- ¿De dónde se originan los ingresos para el funcionamiento del fondo mutual de accidentes?

Del aporte mensual que realizan los asociados propietarios de los vehículos, de acuerdo al reglamento establecido.

- ¿Qué destino se le da a los ingresos recibidos por el fondo Mutual de Accidente?

Con los dineros del fondo se establece una reserva en una fiducia, préstamos y pagos de pólizas de responsabilidad civil

- ¿Cómo se aplican los ingresos recibidos por el Fondo Mutual de Accidentes?

Los aportes realizados por los asociados ingresan al fondo mutual como un pasivo

- ¿Existen reglamentos para la aplicación del fondo mutual de accidentes?

Si existe un reglamento con el cual opera el fondo mutual y es aprobado por el consejo de administración.

- ¿Cuál es y cómo está conformada la estructura organizacional de la empresa en la cual está constituido el fondo mutual de accidentes?

El fondo mutual de accidentes opera al interior de la Cooperativa por lo tanto es administrado por los mismos funcionarios de la cooperativa (Gerente General, Gerente Operativo, Gerente Administrativo, Coordinadora de Talento humano, Contadora, Coordinadora Contable, tesorera, Almacenista, Coordinador de Sistemas, Secretaria. Adicionalmente Revisoría Fiscal.

- ¿Quién dirige el Fondo Mutual de Accidentes?

El Gerente General es el que lo dirige

- ¿Quién determina la aplicación de los reglamentos del Fondo Mutual de Accidentes?

El Comité de accidentes es el encargado de aplicar los reglamentos y de su vigilancia.

- ¿Existe un ente de control que vigile la aplicación de los reglamentos del fondo mutual de accidentes?

Si la Junta de Vigilancia y el revisor fiscal deberán velar por el buen uso de los recursos del fondo de accidentes

- ¿Se realizan procesos de innovación para el manejo del fondo mutual de accidentes?

Se establecen programas de manejos preventivos, de revisiones periódicas y de capacitación permanente con el fin de concientizar a los conductores y asociados de las condiciones óptimas de los vehículos para evitar un accidente

- ¿Con cuanto personal cuenta el fondo mutual de accidentes?

En la Cooperativa son 12 empleados administrativos y 260 entre conductores y empleados de oficinas de despacho de pasajeros

- ¿Se capacita al personal para el manejo del Fondo mutual de accidentes?

Si se realizan capacitaciones a los asociados y empleados

- ¿Cómo es la relación empresa asociados con relación al fondo mutual de accidentes?

- La Cooperativa trata que solucionar de manera rápida y oportuna la atención a sus asociados en el caso de accidente o reparación de motor

(Instrumento recolector de datos, Encuesta escrita, realizada a los socios de la Cooperativa de transportadores de Occidente)

(Información dada al origen, procesos y gestión del Fondo Mutual de la Cooperativa De Transportadores de Occidente por los integrantes del grupo del estudio de caso)

**Fuente: Elaboración propia.**

#### 4.2.1. Discusión

De acuerdo a lo investigado en dicho caso de estudio encontramos que los fondos mutuales en Colombia son personas jurídicas constituidas por personas naturales que se brindan una solidaridad reciproca con el fin de satisfacer sus necesidades frente a riesgos eventuales mediante la prestación de sus servicios.

Por lo tanto, en la Cooperativa de transportadores de Occidente se posee un fondo mutual que aunque su creación data de hace 20 años, se encuentra actualmente inmersa en la contabilidad de la Cooperativa debido a falta de patrimonio para separarla de la cooperativa.

Sin embargo, su funcionamiento es excepcional y sirve en el momento del siniestro, para cuando sus asociados presenten la urgencia y emergencia de un accidente de tránsito, pérdida del vehículo por destrucción o robo, entre algunos otros.

El fondo mutual se encuentra regulado por unos reglamentos establecidos por el comité de accidentes, así como la vigilancia misma que ejerce sobre su aplicación

Se observó en el instrumento recolector de datos un porcentaje de aproximadamente el 95% de los asociados con un nivel de satisfacción óptimo acerca del funcionamiento de la mutual como fondo de transportes y accidentes ya que plasmaron sus conceptos de forma placentera frente a los servicios prestados por dicha mutual.

El 5% de los asociados manifestó no estar tan a gusto con dicho fondo debido al monto de dinero que se les es descontado y aun no haber hecho uso de sus beneficios.

Las ventajas identificadas en el método seguido fueron varias partiendo de que la información requerida se encontraba en completo alcance para su análisis y decantación al momento de saber qué información tomar y cual desechar ya que no era tan útil para dicha investigación, respecto al instrumento recolector de datos se observó la facilidad de percibir la información por parte de los asociados respecto a lo preguntado.

Las deficiencias percibidas en el campo teórico es el volumen de información existente frente al tema de transporte el cual fue de dispendiosa recolección debido a la pertinencia, conducencia y utilidad que requeríamos de dicha información para el trabajo, respecto del instrumento recolector de datos percibimos algunas deficiencias en la misma encuesta ya que apreciamos como muy sesgadas a la hora de realizarlas, así mismo evito que los asociados fuesen un poco más al fondo de sus opiniones y compartieran más de lo que allí se estipulo.

La importancia que nos arrojó la investigación se encuentra plasmada en la carencia de la figura mutual en las demás cooperativas de transporte que se conocen, ello hizo que el estudio fuese novedoso y encontrara una posible solución a las empresas de transporte que posean dificultades en este campo, así como también aclarar las limitantes que se poseen al no ser una entidad vigilada por la superintendencia, motivo por el cual se capacita a los asociados que desconozcan el tema para que conozcan sus utilidades y beneficios; así mismo los procesos de

innovación dentro del fondo mutual se realizan constantemente en charlas, talleres y capacitaciones acerca de prevención del riesgo y el daño, capacitaciones periódicas y la concientización permanente de los asociados de mantener en óptimas condiciones el vehículo para evitar siniestros.

Los objetivos planteados se cumplieron a cabalidad, desde el objetivo general que planteaba identificar y describir las practicas que configuran el sistema de gestión del fondo de transportes y accidentes de la cooperativa y se obtuvo así mismo el cumplimiento de los objetivos específicos desde la descripción del mutualismo en algunos países de américa latina como las utilidades y limitantes de la mutual de la cooperativa de transportadores de occidente.

## 5. CONCLUSIONES

El concepto de mutualismo permite una aplicación coherente de los derechos de libre empresa, bajo parámetros éticos básicos de cohesión laboral donde se precisa un desarrollo significativo del mutualismo en la región de América latina. Por tal razón se contextualizo un concepto relevante de gran impacto organizacional, el cual es adoptado en la cooperativa de Transportes de Occidente.

Respecto a la compatibilidad entre los principios orientadores de las cooperativas y las mutuales se observa que de acuerdo a la Ley 79 de 1988 en su artículo 5, establece los principios de las cooperativas los cuales de los 10 numerales la cooperativa de transportadores de occidente maneja en su totalidad, tales como la voluntad del ingreso del asociado a la misma, funciona sin lugar a dudas con una participación democrática, se encuentra permanentemente en capacitaciones acerca del cooperativismo y lo más importante es que promueve la integración con otras figuras que tengan por fin promover el desarrollo integral del hombre, por ello en septiembre del año 1994 se integró el fondo mutual de transportes y accidentes a la cooperativa, basados en las similitudes y beneficios que genera una mutual, la misma regida por principios como autonomía, adhesión voluntaria, participación democrática, solidaridad, ayuda mutua e integración, así como las contribuciones económicas que establece en sus principios mutuales el Decreto Ley 1480 de 1989 en su artículo 3, con las cuales se prestan servicios a sus asociados, la garantía de la igualdad entre derechos y obligaciones de los asociados así como la participación e integración con otras figuras que tienen como fin promover el desarrollo integral del hombre; por lo tanto siendo ambas figuras transversales en sus principios se consideró hace 21 años la creación del fondo mutual de transportes y accidentes de la cooperativa de transportadores de occidente, con el fin de brindar la garantía a la inversión de los asociados de la Cooperativa frente a un accidente de tránsito pues los costos que implican son muy altos y en algunos casos el tiempo de respuesta de la compañía aseguradora es demasiado largo, en conclusión la garantía de los activos productivos de los asociados.

El estudio permitió determinar la importancia y la novedad de poseer la mutual dentro de la cooperativa, además, de ser algo poco frecuente contribuye con la seguridad de los activos

productivos de los asociados. El impacto teórico que ofrece el estudio de caso es el ejemplo de cómo consolidar una mutual dentro de una cooperativa de transportes, sus beneficios, la constitución y puesta en funcionamiento del mismo, lo cual es una perspectiva importante que arroja dicho estudio así mismo la posibilidad de separar de la contabilidad el fondo mutual y que este funcione con recursos propios sin necesidad de subsistir dentro de los libros contables, sino de forma independiente.

El estudio realizado en la Cooperativa de Transportadores de Occidente permitió determinar la forma como un fondo mutual puede planearse e implementarse para el beneficio de sus asociados, en este caso específico en la protección de su activos productivos (Vehículos de servicio público), durante el tiempo (20 años) que ha funcionado en el interior de Cooperativa, además, se pudo comprobar que cumple con las funciones para lo cual fue creado y que durante ese tiempo los siniestros ocurridos fueron atendidos de acuerdo al reglamento y con un tiempo de respuesta mucho más rápido que el que demora o tarda una compañía de seguros; pero más allá la cooperativa determino que para disminuir esa incidencia se debía de generar consciencia en sus conductores de la importancia de prevenir accidentes de tránsito mediante programas permanentes de capacitación y mejoramiento en el proceso de selección de conductores por parte del área de talento humano.

El impacto en la región del Valle es extenso debido a que en la actualidad no se conocen cooperativas o empresas de transporte que poseen dicho fondo, así como en la ciudad de Roldanillo donde se encuentran las instalaciones principales de la Cooperativa de Transportadores de Occidente, en la comunidad empresarial da un claro ejemplo de una forma eficiente de tener un mejor flujo de caja y contribuir con la preservación de los activos productivos de los asociados y para finalizar en la academia no había un estudio similar a este en la Universidad Libre seccional Pereira, ni en las referencias buscadas había uno igual todos partes de premisas distintas que contribuyeron alimentar más nuestra investigación.

Las ventajas que posee la tenencia del fondo mutual haciendo parte integral de la Cooperativa y los beneficios de que gozan los asociados son: el flujo de caja permanente y todos los amparos que están dentro del reglamento, pero un factor más importante es el tiempo de

respuesta para atender y solucionar todos los inconvenientes derivados de los diferentes imprevistos; con una aseguradora el proceso de reconocimiento e indemnización es mucho más lento y demorado, y en muchos casos por tramites del orden legal es imposible obtener por parte de la aseguradora el reconocimiento de los estipulado en las pólizas de seguros.

De los beneficios que más incidencia tienen sobre los asociados encontramos la tranquilidad en la inversión con un 25% de favorabilidad respecto de las otras 12 opciones que fueron planteadas por ellos, en las que poseen menos favorabilidad se observaron pago del vehículo por hurto con 1%, el arreglo del vehículo en caso de accidente en 3 meses con un 1% y no lo conocen debido a que no lo han utilizado 1%. Estos datos que arrojan las encuestas muestran que los asociados de la Cooperativa se encuentran tranquilos con la funcionalidad del fondo, es decir, al percibir tranquilidad como un beneficio, muestra de que están conformes con el objetivo del fondo, que es, proteger los activos productivos de los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente.

El 100% de los asociados que contestaron que el beneficio que poseen con el fondo de transportes y accidentes es permanente, en las razones que argumentaron encontramos con un porcentaje del 29% de favorabilidad las razones de poseer bases solidad y genera garantías, y en la menor favorabilidad se observó una que llamo la atención debido a que manifestó que era porque estaba pagando 1%. Los asociados tienen la percepción de la transparencia y buen manejo del fondo, asi como de su reglamentación, lo cual da indicios claros de que confían en depositar la protección sus activos productivos en el fondo mutual.

El 99% de los asociados que manifestaron conocer los beneficios ofrecidos por la cooperativa se destaca en un mayor porcentaje la información que recibieron al ingresar como asociados a la cooperativa con un 30% y el porcentaje más bajo de quienes argumentan verlos todos los días 1%. Esto da muestra de que el proceso de inducción y divulgación al interior de la Cooperativa se esta llevando conforme a lo establecido y que se esta cumpliendo con el objetivo de informar a la base social sobre todos y cada uno de los beneficios de pertenecer a la Cooperativa.

El presente estudio es un aporte importante y de gran valor para la ciencia de la administración, principalmente a las empresas de economía solidaria, ya que les amplía el panorama de seguros y da una alternativa viable de poder hacer y proteger sus activos productivos de una manera que hasta el momento se ha implementado en ninguna otra empresa. Por consiguiente, se concluye que es algo novedoso y que muestra mucho futuro para seguir desarrollando y ampliando las figuras de los fondos mutuales.

## 6. RECOMENDACIONES

- A las empresas de transporte o cualquier empresa, especialmente a las de economía solidaria que implementen figuras como el fondo mutual de protección de activos productivos, ya que se constituye en una garantía a la inversión de sus asociados, generando bienestar, seguridad y tranquilidad en cada uno de ellos, pues protegen su activo productivo y la empresa de economía solidaria logra cumplir sus objetivos y por ende trascender y evolucionar a un nivel mas grande.
- A la Cooperativa de Transportadores de Occidente se le recomienda independizar el fondo de transportes y accidentes de su contabilidad, para que de esta manera tenga una personería jurídica diferente y pueda llegar en un futuro a constituirse como aseguradora que logre ser vigilada por la Superfinanciera, ya que de esta manera será aceptado por la banca colombiana para otorgar respaldo a los créditos en reposición de activos productivos.
- A la Cooperativa de Transportadores de Occidente que continúe con el buen manejo que se le viene dando al fondo de transportes y accidentes, ya que es una figura única en las empresas de transporte y especialmente en las de economía solidaria.
- A los asociados de la Cooperativa de Transportadores de Occidente, que continúen creyendo y fortaleciendo el fondo de transportes y accidentes con sus aportes económicos y con su experiencia en el manejo de fondos mutuales. Ya que es el fondo quien protege el activo productivo con el cual ellos obtienen sus ingresos y sustento familiar.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

Cayapa. Revista Venezolana de Economía Social, vol. 3, núm. 5, primer semestre, 2003, pp. 119-122 - Universidad de los Andes, Mérida, Venezuela. (Redalyc.org).

CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, (núm. 39, noviembre, 2001, pp. 189-200) - (Redalyc.org). <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17403910>

CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 44, abril, 2003 (Redalyc.org). Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17404406>

CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 47, noviembre, 2003, pp. 59-68 (Redalyc.org) - Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17404708>

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=62230509>

Conpes 3260 de Diciembre 15 de 2003

Departamento Nacional de Planeación, Sector de la economía solidaria, compilación normativa con análisis de vigencia. (Julio de 2010)

Estudios de Economía Aplicada, vol. 27, núm. 2, agosto, 2009, pp. 1-30 - Asociación Internacional de Economía Aplicada Valladolid, España (Redalyc.org) – Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30117056019>

FRANCHINA M. Contribución de los inmigrantes italianos a las instituciones médicas argentinas (1850-1925), Tesis de Doctorado, Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, 2005

GARCIA DIAZ, CJ. El Hospital de la colectividad. En: Revista del Hospital Italiano, Buenos Aires, Número Extraordinario, 1985.

JIMENEZ – GIL, La Figura mutualista, herramienta flexible en el desarrollo de eempresas de economía solidaria, Septiembre de 2014

MOIRANO – Armando Alfredo, Apuntes para una historia del mutualismo, 2002.

M.P. Vargas Hernández, C. I, (Sentencia C – 1090 de Noviembre de 2003)

Ramírez, G.(2009)La investigación con casos. Bogotá, ediciones Unisalle.

Rev Argent Salud Pública, Vol. 1 - N° 4, Septiembre 2010

REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos, núm. 72, 2000, pp. 199-214 - Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Madrid, España. (Redalyc.org) - Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36707209>

SANIN - Alvear Desarrollo del Transporte en Colombia (1492 – 2007) – pag 12 – 14, Noviembre de 2007

Última Década, núm. 2, 1994, pp. 1-11 - Centro de Estudios Sociales, Valparaíso, Chile. (Redalyc.org) - Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19500203>

# **ANEXOS**

## ANEXO A. Formato de Encuesta

### ENCUESTA A LOS SOCIOS DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE

NOMBRE: \_\_\_\_\_

EDAD: \_\_\_\_\_

SEXO: \_\_\_\_\_

NIVEL ESCOLAR: \_\_\_\_\_

Por favor lea atentamente las preguntas y seleccione la respuesta

- 1 Favor describa su actividad económica:
- 2 Hace cuantos años es socio de la Cooperativa?
  - Entre 0 y 1 año
  - Entre 1 y 5 años
  - Más de 5 años
- 3 ¿Describe un beneficio que a usted le agrade de pertenecer al fondo y comité de transporte y accidentes de la Cooperativa de Transportadores de Occidente?
- 4 Considera usted que el pertenecer a dicho fondo de transportes y accidentes es un beneficio:
  - Temporal
  - Permanente

¿Porque? \_\_\_\_\_

5 ¿Que satisfacción le genera el pertenecer a dicho fondo de transportes y accidentes, marque de 0 a 5, siendo cero una satisfacción negativa, y 5 la mejor satisfacción?:

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

6 De cuanto son sus aportes a la Cooperativa:

- \$1.000 - \$150.000
- \$150.000 - \$350.000
- Más de \$350.000

7 ¿Sabe usted que beneficios tiene ser socio de la cooperativa de transportadores de occidente?

- Si
- No

8 ¿Sabe cuáles son los requisitos para hacerse socio de la Cooperativa de transportadores de Occidente?

- Si
- No