

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					   	
	CARTA DE AUTORIZACIÓN						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 2

Neiva, 19 de Enero de 2021

Señores

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

Ciudad

El (Los) suscrito(s):

GLORIA LILIANA GONZALEZ GONZALEZ, con C.C. No. 36.379.660,

XIMENA ANDREA ARDILA ROJAS, con C.C. No. 1.032.380.226,

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado o tesis de grado titulado **Análisis de sostenibilidad socioeconómica de los conductores de transporte intermunicipal en el sur del Huila, en época de pandemia (COVID19): caso Cootranshuila S.A** presentado y aprobado en el año 2021 como requisito para optar al título de Magister en Administración de Empresas.

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que, con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales “open access” y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.
- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.
- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					   	
	CARTA DE AUTORIZACIÓN						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	2 de 2

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____



EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

Ximena Andrea Andika Rojas

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					   	
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO					SC 7384-1 SA-CERE 197526 OS-CER 197555	
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 3

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: Análisis de sostenibilidad socioeconómica de los conductores de transporte intermunicipal en el sur del Huila, en época de pandemia (COVID19): caso Cootranshuila S.A

AUTOR O AUTORES:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
GONZALEZ GONZALEZ	GLORIA LILIANA
ARDILA ROJAS	XIMENA ANDREA

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
FIERRO CELIS	FERNANDO ADOLFO

ASESOR (ES):

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

FACULTAD: FACULTAD DE ECONOMÍA Y ADMINISTRACIÓN

PROGRAMA O POSGRADO: MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CIUDAD: NEIVA

AÑO DE PRESENTACIÓN: 2021

NÚMERO DE PÁGINAS: 144

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO		PÁGINA 2 de 3			
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una **X**):

Diagramas X Fotografías___ Grabaciones en discos___ Ilustraciones en general___ Grabados___
 Láminas___ Litografías___ Mapas___ Música impresa___ Planos___ Retratos___ Sin ilustraciones___ Tablas
 o Cuadros X

SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento: WORD

MATERIAL ANEXO:

PREMIO O DISTINCIÓN (En caso de ser *LAUREADAS* o *Meritoria*):

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:

<u>Español</u>	<u>Inglés</u>
1. DESARROLLO	DEVELOPING
2. HUMANO	HUMAN
3. CONDUCTORES	DRIVERS
4. TRANSPORTE	TRANSPORT
5. INTERMUNICIPAL	INTER-MUNICIPAL

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

En la presente investigación se abordan las afectaciones que presentaron los conductores de transporte de pasajeros intermunicipal del sur del Huila que trabajan para Cootranshuila S.A en tiempo de pandemia Covid 19, partiendo de la determinación de las condiciones sociales, las posibles causas socioeconómicas para finalmente reconocer a través de la interpretación la calidad de vida, de estos y sus familias desde el concepto del desarrollo humano sostenible, en tiempos de COVID 19. Se trabajó con un enfoque mixto dado que los datos cualitativos y cuantitativos funcionan paralelamente, con un diseño no experimental, debido a que se describe cómo actúan en un proceso para llegar a determinaciones de la población o sujetos de estudio.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO					SC 7384-1 SA-CERIE 507520 OS-CER 507555	
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	3 de 3

Para concluir, la población estudiada presentó afectaciones de tipo sociales, económicas, e incluso psicológicas que indudablemente ocasionaron revés que afectaron la calidad de vida de estos y sus familias y adicionalmente el aspecto cultural se consideró una dimensión clave porque fue determinante que estos desconocieran la posibilidad de agremiarse o de reconocerse en alguna de sus formas de asociarse, lo mismo que la falta de planificación financiera

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)

In die huidige ondersoek word die gevolge wat deur die inter-munisipale passasiersvervoerbestuurders van suidelike Huila wat vir Cootranshuila SA werk ten tyde van die Covid 19-pandemie, aangespreek, vanaf die bepaling van die maatskaplike toestande, die moontlike sosio-ekonomiese oorsake om uiteindelik te erken die Deur die interpretasie van die lewenskwaliteit van hierdie en hul gesinne vanuit die konsep van volhoubare menslike ontwikkeling, in tye van COVID 19. Ons het met 'n gemengde benadering gewerk aangesien kwalitatiewe en kwantitatiewe data parallel werk, met 'n nie-eksperimentele ontwerp, want dit beskryf hoe hulle optree in 'n proses om by bepalings van die populasie of studievakke uit te kom.

Om af te sluit, die bestudeerde populasie het sosiale, ekonomiese en selfs psigologiese affekte gehad wat ongetwyfeld terugslae veroorsaak het wat die lewenskwaliteit van hierdie en hul gesinne beïnvloed het en boonop is die kulturele aspek as 'n sleuteldimensie beskou omdat dit deurslaggewend was dat hulle onbewus was van die moontlikheid om by 'n vakbond aan te sluit of om homself te erken in enige van sy vorme van assosiasie, sowel as die gebrek aan finansiële beplanning

APROBACION DE LA TESIS

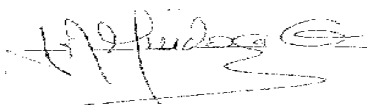
Nombre Presidente Jurado: ELIAS RAMIREZ PLAZAS

Firma:



Nombre Jurado: JOSE ALFONSO MENDOZA GALLEG0

Firma:



Nombre Jurado: SERGIO ALEXANDER SANTOS SANCHEZ

Firma:



Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

**Análisis de sostenibilidad socioeconómica de los conductores de transporte
intermunicipal en el sur del Huila, en época de pandemia (COVID19): caso Cootranshuila
S.A**

Ximena Andrea Ardila Rojas y Gloria Liliana Gonzalez Gonzalez

Maestría en Administración de Empresas MBA, Facultad de Economía y Administración,
Universidad Surcolombiana

POMAESG01 51938: Seminario de trabajo de grado en gerencia

Dr. Fernando Adolfo Fierro Celis

Noviembre 29, 2021

Notas de autor

Ximena Andrea Ardila Rojas, Administradora Financiera, Universidad Surcolombiana – Neiva;

Gloria Liliana Gonzalez Gonzalez, Contadora Pública, Universidad Surcolombiana - Neiva

Este trabajo fue realizado con el apoyo de la Maestría en Administración en Empresas.

Contacto: gloria.gonzalez@usco.edu.co

Nota de aceptación

Evaluator

Evaluator

Neiva, 29 de noviembre de 2021

“La Educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar el mundo”

Nelson Mandela

Contenido

RESUMEN	11
INTRODUCCIÓN	13
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	14
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
1.3 OBJETIVOS	17
1.3.1 Objetivo General	17
1.3.2 Objetivos específicos	17
2. MARCO DE ANTECEDENTES	17
2.1 DIMENSIÓN ECONÓMICA	18
2.2 DIMENSIÓN SOCIAL	25
2.3 DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	29
3. MARCO REFERENCIAL	30
3.1 MARCO CONTEXTUAL	31
3.2 MARCO TEÓRICO	34
3.2.1 El desarrollo centrado en lo humano	35
3.2.2 Teoría Económica	37
3.2.3 Resiliencia desde las perspectivas sociales e institucionales	40
3.2.4 Teoría de Responsabilidad Social Empresarial.	42
Existen distintas formas como una empresa puede ser socialmente responsable y es esta la razón	43
3.2.4.1 Balance social.	43
3.2.5 Relación de la RSC con otras teorías	45
3.2.6 Teoría de Sostenibilidad	50
3.3 MARCO CONCEPTUAL	51
3.4 MARCO NORMATIVO	54
Constitución Política	54
Decreto 2171 de 1992	55
Ley 105 1993	55
Ley 336 de 1996	55
Decreto 101 de 2000	55
Decreto 1079 De 2015	55
Decreto 348 De 2015	55

Decreto 417 del 17 de marzo del 2020	56
Decreto 420 del 18 de marzo del 2020	56
Decreto 457 del 18 de marzo de 2020	56
Decreto 482 19 de marzo de 2020	56
Resolución 666 de 2020.....	56
4. DISEÑO METODOLÓGICO.....	57
4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	57
4.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	59
4.3 TIPO DE MUESTREO	62
4.4 PARTICIPANTES.....	63
4.4.1 Población.....	63
4.4.2 Muestra	63
4.4.3 Criterios de inclusión.....	64
4.4.4 Criterios de exclusión.....	64
4.5 CATEGORÍAS PRINCIPALES DE ESTUDIO	65
4.5.1 Categoría Demográfica	65
4.5.3 Categoría Institucional.....	67
4.5.4 Categoría Económica.....	68
4.7 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	69
Observación participante.	70
4.8 VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO	72
4.8.1 Validez	72
4.8.2 Confiabilidad	73
4.9 PROCEDIMIENTO	74
4.9.1 Análisis de información de la encuesta dirigida a conductores de Cootranshuila Zona Sur.....	75
4.9.1.1 Informe Estadístico 2021	75
4.9.1.2 Información General	75
5. Discusión del proyecto de investigación	121
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	131

Lista de Figuras

Figura 1	16
Figura 2	24
Figura 3	24
Figura 4	31
Figura 5	75
Figura 6	76
Figura 7	76
Figura 8	77
Figura 9	77
Figura 10	78
Figura 11	78
Figura 12	79
Figura 13	79
Figura 14	80
Figura 15	80
Figura 16	81
Figura 17	81
Figura 18	82
Figura 19	82
Figura 20	83
Figura 21	83

Figura 22	84
Figura 23	84
Figura 24	85
Figura 25	85
Figura 26	85
Figura 27	86
Figura 28	87
Figura 29	87
Figura 30	88
Figura 31	88
Figura 32	89
Figura 33	89
Figura 34	89
Figura 35	90
Figura 36	91
Figura 37	91
Figura 38	92
Figura 39	92
Figura 40	93
Figura 41	93
Figura 42	94
Figura 43	94
Figura 44	95
Figura 45	95

Lista de tablas

Tabla 1..... 33

Tabla 2..... 42

Tabla 3..... 65

Tabla 4..... 65

Tabla 5..... 68

Tabla 6..... 68

Tabla 7..... 73

Tabla 8..... 96

Tabla 9..... 96

Tabla 10..... 97

Tabla 11..... 97

Tabla 12..... 98

Tabla 13..... 99

Tabla 14..... 99

Tabla 15..... 100

Tabla 16..... 100

Tabla 17..... 101

Tabla 18..... 101

Tabla 19..... 102

Tabla 20..... 102

Tabla 21..... 103

Tabla 22..... 103

Tabla 23.....	104
Tabla 24.....	105
Tabla 25.....	106
Tabla 26.....	106
Tabla 27.....	107
Tabla 28.....	107
Tabla 29.....	108
Tabla 30.....	109
Tabla 31.....	109
Tabla 32.....	110
Tabla 33.....	110
Tabla 34.....	111
Tabla 35.....	111
Tabla 36.....	112
Tabla 37.....	112
Tabla 38.....	113
Tabla 39.....	114
Tabla 40.....	114
Tabla 41.....	115
Tabla 42.....	116
Tabla 43.....	116
Tabla 44.....	117
Tabla 45.....	118
Tabla 46.....	118

Tabla 47 119

Tabla 48..... 120

Tabla 49..... 121

RESUMEN

En la presente investigación se abordan las afectaciones que presentaron los conductores de transporte de pasajeros intermunicipal del sur del Huila que trabajan para Cootranshuila S.A en tiempo de pandemia Covid 19, partiendo de la determinación de las condiciones sociales, las posibles causas socioeconómicas para finalmente reconocer a través de la interpretación la calidad de vida, de estos y sus familias desde el concepto del desarrollo humano sostenible, en tiempos de COVID 19. Se trabajó con un enfoque mixto dado que los datos cualitativos y cuantitativos funciona paralelamente, con un diseño no experimental, debido a que se describe cómo actúan en un proceso para llegar a determinaciones de la población o sujetos de estudio.

Para concluir, la población estudiada presento afectaciones de tipo sociales, económicas, e incluso psicológicas que indudablemente ocasionaron revés que afectaron la calidad de vida de estos y sus familias y adicionalmente el aspecto cultural se consideró una dimensión clave porque fue determinante que estos desconocieran la posibilidad de agremiarse o de reconocerse en alguna de sus formas de asociarse, lo mismo que la falta de planificación financiera

ABSTRAC

In die huidige ondersoek word die gevolge wat deur die inter-munisipale passasiersvervoerbestuurders van suidelike Huila wat vir Cootranshuila SA werk ten tyde van die Covid 19-pandemie, aangespreek, vanaf die bepaling van die maatskaplike toestand, die moontlike sosio-ekonomiese oorsake om uiteindelik te erken die Deur die interpretasie van die lewenskwaliteit van hierdie en hul gesinne vanuit die konsep van volhoubare menslike ontwikkeling, in tye van COVID 19. Ons het met 'n gemengde benadering gewerk aangesien

kwalitatiewe en kwantitatiewe data parallel werk, met 'n nie-eksperimentele ontwerp , want dit beskryf hoe hulle optree in 'n proses om by bepaling van die populasie of studievakke uit te kom.

Om af te sluit, die bestudeerde populasie het sosiale, ekonomiese en selfs psigologiese affekte gehad wat ongetwyfeld terugslae veroorsaak het wat die lewenskwaliteit van hierdie en hul gesinne beïnvloed het en boonop is die kulturele aspek as 'n sleuteldimensie beskou omdat dit deurslaggewend was dat hulle onbewus was van die moontlikheid om by 'n vakbond aan te sluit of om homself te erken in enige van sy vorme van assosiasie, sowel as die gebrek aan finansiële beplanning

PALABRAS CLAVE / KEYWORDS

Desarrollo, humano, conductores, transporte, intermunicipal

Ontwikkeling, menslike, drywers, vervoer, inter-munisipale

INTRODUCCIÓN

El transporte de pasajeros es quizás una de las actividades más perjudicadas en Colombia por la pandemia, las afectaciones para este sector son varias pese a que esta actividad no fue sometida al aislamiento, se ve impactada por el orden público, el transporte irregular de particulares, las disposiciones de bioseguridad; que a su vez daña los diferentes actores que hacen parte de la actividad como empresas de transporte, terminales de transporte, comerciantes, propietarios de vehículos, taquilleros, conductores entre otros, los cuales se han enfrentados difíciles momentos económicos.

De acuerdo con informes e investigaciones esta es una actividad que ha tenido un comportamiento de reduciéndose en un 70% a la movilización de pasajeros (según cifras del terminal de transporte de la Bogotá 23 Julio de 2021). La prestación del servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (intermunicipal), se encuentra en un contexto de disminución de demanda para el departamento en el sur del Huila, a parte de las restricciones que solicitó el gobierno a causa del Covid 19, la falta de confianza, la crisis económica en la región; los cuales se convirtieron en una amenaza para los ingresos de todos los que dependen de esta actividad.

Esta investigación se basó en analizar la sostenibilidad socioeconómica de los conductores de transporte intermunicipal en el sur del Huila, en época de pandemia (COVID19): caso Cootranshuila S.A tratando de conocer qué tipo de afectaciones tuvieron, enfocado hacia el desarrollo centrado en lo humano que está directamente relacionado con la calidad de vida de estos y de su núcleo familiar. Para ello, se utilizaron cuatro dimensiones económica, social, cultural, institucional; poniendo en contexto las condiciones, actuaciones, aspectos claves, etc. de cada uno de los que hacen parte de estas.

Se consideró en la discusión de la investigación a partir de la teoría de Amartya Sen, que a través de sus manifestaciones expresa que en el lenguaje económico se presentan

diversas definiciones y dimensiones del desarrollo Humano como la política, social, biológica y económica que confluyen en factores de cambio cualitativos en la vida de los humanos y de la sociedad.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

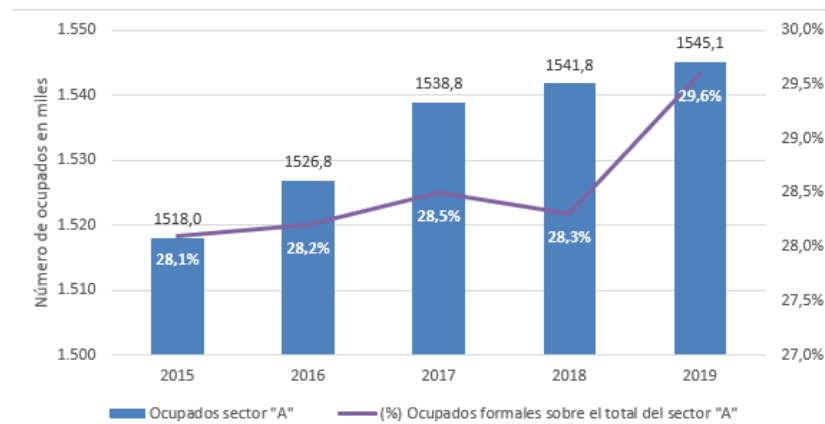
Hablar sobre desarrollo humano es quizás uno de los aspectos sociales de mayor complejidad en la contemporaneidad, puesto que en su esencia se encuentra una dicotomía de términos que permiten analizar múltiples problemas, conflictos y situaciones de escasez de recursos que aquejan las difíciles épocas, especialmente por tratarse de una declaratoria de emergencia social “crisis sanitaria” o pandemia: Covid-19, que por sus características ha obligado al ser humano a resguardarse en su espacio familiar y limitarlo en su cotidianidad, por lo que las actividades a las que comúnmente estaba acostumbrado a realizar, cambiaron, transformando las actividades y los procesos.

Esa transformación de procesos incluyó, todas las actividades, desde las más simples, hasta las más complejas, por esta razón, el mundo detuvo sus funciones produciendo caos y crisis por la ausencia de productividad y dinámica al interior de los sectores; se agotaron los recursos y las fuentes de ingreso se cancelaron. En esos servicios se encuentra el sector transportes, con mayor afectación en la línea de “transporte de pasajeros”, debido al confinamiento y al distanciamiento social, razón por la cual las consecuencias saltaron a la vista de forma inmediata y la crisis económica no dio espera; inversionistas, empresarios, operarios, conductores se vieron obligados a suspender actividades y continuar con sus obligaciones financieras.

Para el caso de estudio, se seleccionó a los conductores de transporte intermunicipal de Pitalito, debido al flujo permanente de pasajeros que en su cotidianidad utilizan los buses intermunicipales para realizar actividades de su diario vivir, así como el potencial turístico que se había venido incorporando, dadas las cifras de registro del Ministerio de Comercio, industria y Turismo que, para el año 2019 fueron de 139.812 (llegada de pasajeros aéreos nacionales), 4485 (visitantes extranjeros no residentes) y 1217 (visitantes parques nacionales naturales) (Ministerio Comercio, industria y turismo, 2018) y además, es un municipio comercial por ser la puerta de acceso para otros departamentos como el Caquetá, Putumayo, Valle del Cauca.

La situación no pudo ser peor para los empresarios del transporte terrestre, que se vieron obligados a suspender las rutas de recorrido, debido a la escasa o nula movilización de pasajeros, y con ello, el despido de cientos de conductores que se vieron afectados económica y socialmente. Según informes del observatorio laboral (2019) el sector transportes fue el más afectado, por lo que las cifras de vinculación y empleabilidad se vieron en descenso, teniendo en cuenta que para el año 2019 a nivel nacional, se registraron 1545 empleos entre directos e indirectos (DANE, 2019), tal como se muestra en la figura 1.

Del total de vehículos en circulación y registrados para el departamento del Huila (71.369), 3.897 son buses y 20.395 son camiones, las demás especificaciones corresponden a automóviles de desplazamiento particular, tal como se registra en la tabla por Cifras de la Dirección territorial (INVIAS, 2019); con los datos anteriormente referenciados, se puede resaltar el comportamiento del número de ocupados, que a nivel nacional en el periodo del 2015 a 2019, las cifras ascendieron al 29.6%, tal como se describe en la figura 1 que a continuación se muestra:

Figura 1*Comportamiento del número de ocupados*

Fuente: Mintransportes.gov.co, 2020

Para el caso específico del departamento del Huila, y de acuerdo a las cifras para el 2020, según el informe de matrículas nuevas de vehículos, en lo que tiene que ver con el Sur del Huila, el municipio de Pitalito realizó tan solo una leve inversión en el parque automotor, con 216 matrículas nuevas de vehículos, que se espera mejore terminando 2021 por la declaratoria de libre movilidad con la prosperidad de las vacunas contra el COVID 19, para disminuir el grado de contagio y disminuir los riesgos por muerte o morbilidad. Es de aclarar que este municipio se ha destacado en comparación con los otros que comprende departamento del Huila.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La pregunta que bordea el desarrollo de la situación problema planteada anteriormente es la siguiente: ¿Cuáles fueron las afectaciones socioeconómicas presentadas a raíz de la pandemia del Covid 19, en los conductores de la empresa Cootrashuila S.A, que operan al sur del departamento?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

Analizar el estado socioeconómico, de los conductores de transporte intermunicipal de Cootranshuila S.A, en el sur del departamento del Huila, durante la pandemia del Covid 19.

1.3.2 Objetivos específicos

- Determinar las condiciones sociales, de los conductores de transporte intermunicipal de Cootrashuila S.A, en el sur del departamento, a raíz del Covid 19.
- Identificar las posibles causas socioeconómicas que han enfrentado los conductores de transporte intermunicipal de Cootrashuila S.A en el sur del departamento, ocasionada por la pandemia COVID 19.
- Interpretar como afectan las condiciones sociales y económicas, la calidad de vida de los conductores de transporte intermunicipal de la empresa Cootrashuila S.A, en el sur del departamento, desde el concepto del Desarrollo Humano Sostenible, en tiempos de COVID

2. MARCO DE ANTECEDENTES

En este apartado del proyecto se especifica todo un conjunto de investigaciones que van desde lo internacional, pasando por lo nacional hasta identificar estudios de tipo regional; en cada uno de ellos se resaltan las categorías objeto de estudio (Dimensión económica, social, institucional, desarrollo humano, sector transportes, pandemia), consideradas como el apoyo político, la capacidad institucional, la gestión para continuar desarrollando tareas que se formulan entorno a un proyecto, por lo cual se describen a continuación:

2.1 DIMENSIÓN ECONÓMICA

En este contexto, se analiza diversidad de factores que guardan relación con la capacidad que tiene un país de generar riqueza. El concepto de desarrollo es un término más amplio que el de crecimiento, dado que involucra lo humano, lo social, y una acción política (Mora, 2006); de ahí que el enfoque se oriente hacia Latinoamérica, con un análisis hacia los diferentes sectores y los participantes que forman parte del mismo y que generan impacto dentro de la estabilización como desarrollados o en vía de desarrollo; por lo tanto, el desarrollo se plantea como el mejoramiento de las condiciones económicas de la sociedad en un concepto redefinido y que según Todaro (1983), va más allá de lo económico y lo define “como el proceso multidimensional compuesto por grandes transformaciones de las estructuras sociales, de las actitudes de la gente y de las instituciones nacionales, así como por la aceleración del crecimiento económico, la reducción de la desigualdad y la erradicación de la pobreza absoluta” (Todaro, 1987), concepto que fue evolucionando hasta alcanzar en la década de los noventa la entremezcla de aspectos relacionados con el medio ambiente para generar el concepto de “desarrollo sostenible” e involucrar aspectos del desarrollo humano.

Desde estos referentes y en el ámbito nacional, autores como Echeverri (2019), Chirinos, Álvarez, et al. (2020); López, Chávez, et.al (2020); Hernández y Galindo (2020); Palomino (2021); Ferrero, Hisgen y Álvarez (2021) describen la dimensión económica como el espacio donde interactúan pilares en los que se referencian términos de econometría, salud, políticas óptimas, sector sanitario con diferentes variaciones que contribuyen a la dinámica económica de las regiones, pero, a la que cada autor de los anteriormente referenciados le aplica un diferencial, ya sea en el modelo, en las políticas de contingencia o en las dinámicas epidemiológicas.

Tal es el caso descrito en el artículo “Medios de transporte sostenibles y mercado de bienes residenciales. Un análisis para Medellín” (Echeverri; Restrepo y Morales, 2019), en el cual se analiza el valor agregado que aporta el servicio de transporte público, pero, también el

impacto que causa la operatividad de los medios, en materia ambiental. Se evidencian aspectos diferenciales relacionados con la economía, lo público y el medio ambiente, variables que se categorizan dentro del término “desarrollo sostenible” y que de forma directa incide en el conjunto de aspectos sociales, económicos, políticos y culturales de una región.

Para el caso de estudio que representa el objetivo de ese artículo, es la ciudad de Medellín, región de amplias expectativas y que siempre busca el equilibrio entre lo económico y lo social, por lo tanto, las actividades económicas las realiza en torno al crecimiento y desarrollo de los ciudadanos, la dimensión de calidad de vida, tanto de propios como visitantes, a lo que constantemente le apuestan en medición con indicadores que lo ubican como departamento próspero en materia de desarrollo vial, con formas de transporte diferentes a las convencionales como metrocable, transvía, metro, las cuales generan empleo y reactivación económica en todo el departamento, aunque tienen un factor que va en contravía de su crecimiento y es el alto grado de contaminación, puesto que en este informe se describe el sector transporte como el principal responsable de la emisión de contaminantes, por las que se diseñan políticas que buscan reducir la polución producida por automotores a través de la oferta de medios de transporte más sostenibles.

En esta misma categoría “Dimensión ambiental”, el estudio sobre los “criterios e indicadores de sostenibilidad en el subsector vial” según Ordoñez y Meneses (2015), son los que incentivan la sostenibilidad en el entorno de la elaboración de proyectos viales, y sobre el cual se plantean subcategorías vinculadas con el crecimiento económico que permiten medir la conectividad entre las diferentes regiones, el intercambio cultural y comercial; aunque diversos autores proponen el desarrollo de guías de sostenibilidad que guardan relación con los objetivos del milenio y miden, evalúan, reconocen y promueven carreteras sostenibles, citándose a: Ceequal (2004) guía desarrollada por el Instituto de ingenieros civiles y el gobierno del Reino Unido, en el que se destacan categorías como las estrategias de proyectos, la población o comunidades, el uso del suelo, ecología, la diversidad, los recursos físicos y el

transporte; en este mismo referente se resalta el proyecto de carreteras verdes (Greenroads, 2011), cuyo objetivo se enmarca en el reconocimiento de las buenas prácticas sostenibles en el diseño y construcción de carreteras; así mismo, y teniendo en cuenta la dimensión económica como categoría de análisis se destaca la investigación “herramienta voluntaria de evaluación de la sostenibilidad en la infraestructura” la cual propone la orientación de los profesionales de la conducción para evaluar aspectos de sostenibilidad en materia de transporte, por lo tanto, destaca categorías de planificación del sistema, desarrollo del proyecto, operaciones y mantenimiento del sector transporte. Por último, destaca el informe aportado por Optimal Mobility para alcanzar carreteras sostenibles y de movilidad óptima, elaborado por la Federación de carreteras de la Unión Europea, el cual tiene como objetivo promover el transporte y las carreteras sostenibles como alternativa para reducir impactos negativos sobre el ambiente en Europa y sus estados miembros.

Todos estos estudios son evaluados para el funcionamiento y la operatividad del sector transporte, diseñando indicadores acordes a los conceptos de sostenibilidad y economía de las regiones. Este concepto se involucra en el desarrollo de actividades de la dimensión económica, para poder determinar relaciones de incidencia o impacto que pueden ser comparadas de periodo a periodo y evaluar el desempeño en el tiempo (DANE, 2012).

Por lo tanto, y de acuerdo a la equidad y desarrollo económico, la dimensión económica se relaciona con el “Desarrollo sostenible” como elementos de una misma categoría principal, para poder desarrollar la política social; por lo mismo se evalúan objetivos sociales sin tener en cuenta la forma como se construye la visión integral de las regiones geográficas, a la que se involucran aspectos de talla política, social, capital humano, bienestar social, desarrollo sostenible y ciudadanía, por las que Guillen (2004) argumenta que se debe defender con alto empeño el derecho a desarrollar el país, para así alcanzar niveles acordes con la realidad concentrada y específica de cada uno de los sectores y de las regiones.

Continuando con el análisis emprendido entorno a la dimensión económica en el plano nacional, se destacó el estudio “Caracterizaciones socioeconómicas que se han aplicado a los conductores del transporte público colectivo”, en el cual se exige para las autoridades competentes el desarrollo de actividades que les permita garantizar los derechos laborales, en los que se está inscrito el sector transportes, cumpliendo así con procesos de formación, garantías laborales de sostenibilidad en el empleo, vivienda propia, salud, seguridad en el trabajo, garantías de desarrollo entre otros.

Es así como se seleccionó un grupo de 250 conductores de la ciudad de Santa Marta, aplicándose una encuesta que les permitiera expresar con clara especificación los elementos básicos para una política de crecimiento y desarrollo económico, tratando así factores como los mencionados en el párrafo anterior y que describen trascendencia a los aspectos familiares, de educación para sus hijos, vivienda propia, medio ambiente sano y sostenible entre otros.

Los resultados obtenidos fueron aplicados mediante la utilización de un mapa de georreferenciación que permitió identificar todos y cada uno de los factores relacionados con la dimensión económica y que además favorece el desarrollo colectivo institucional como es el caso de COOTRANSMAGDALENA, que con el apoyo de las instituciones gubernamentales como la Alcaldía, reviste importancia para la fijación de normas que generen sostenibilidad económica a la población o gremio de los conductores y para la cual se iniciaron registros para el censo del 2021 con 714 conductores, de los cuales a mediados de marzo se concretaron 250 sobre los cuales se Expedirá un Decreto con condiciones enfocadas hacia el grupo, de acuerdo a condiciones laborales, de salud y calidad de vida.

En este mismo contexto, se identificó el estudio “Medios de transporte sostenibles y mercado de bienes residenciales. Un análisis para Medellín” (Echeverri; Restrepo; & Morales, 2019) el cual indaga sobre el trabajo que se genera en torno al desarrollo del sector transportes, que en la ciudad de Medellín genera un alto porcentaje de empleos directos e

indirectos, además se analizan las rutas, distancias y los promedios de los recorridos que se realizan por parte de los habitantes en su cotidianidad.

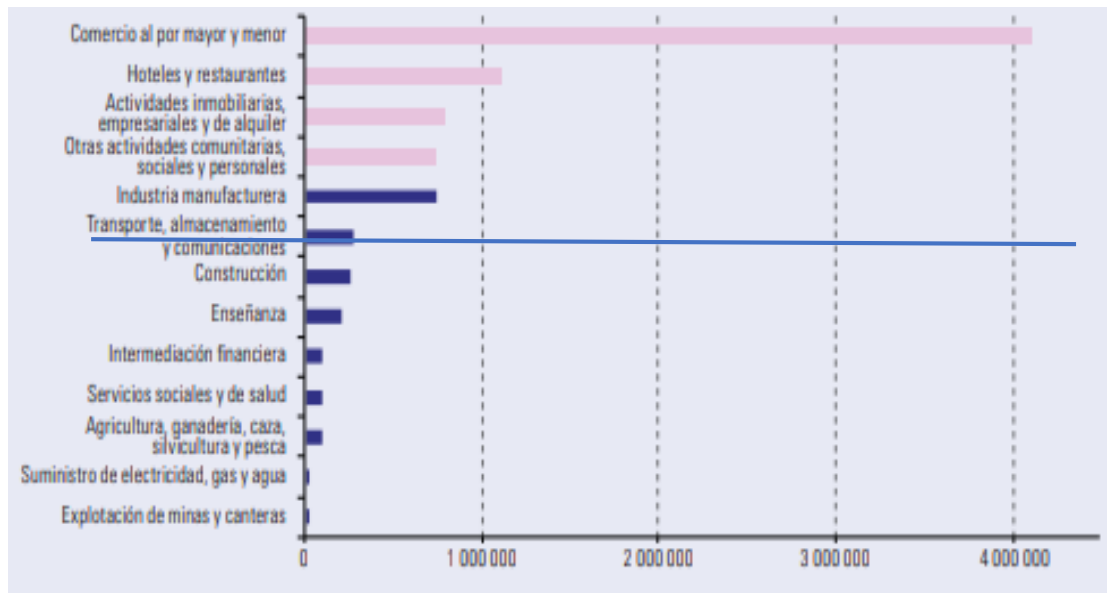
En cuanto a factores de generación de empleo, se analizan las políticas relacionadas con el transporte urbano y acorde a los objetivos de crecimiento de Medellín, porque de acuerdo al Informe de Arango (2013) en el que describe el crecimiento urbano de Medellín, a la fecha había sido declarado como una ciudad con alto índice de desempleo, des escolaridad, aumento desmedido de población, problemas de servicios públicos entre otros, que de una u otra manera, afectan las condiciones de vida de los habitantes (Arango, 2013); desde que se dio iniciación al desarrollo del metro, la ciudad realizó cambios en la estructura territorial, de tal manera que se iniciaron procesos de transformación con mayor demanda de servicios de transporte urbano entre los cuales se encuentra el metro.

Las conclusiones de este estudio, sirven de referente para el desarrollo de la temática tratada en materia de condiciones socioeconómicas del total de los hogares de la muestra que representó el 82% de hogares pertenecientes a estratos 1, 2 y 3 y un restante pertenece a estratos 4, con tipos de viviendas cómodas en la selección de los dos grupos de muestra uno de tratamiento y otro de control. Se analizó los resultados del Metroplus, considerando que los conductores de esta clase de transporte están entre los estratos 1 y 2, pertenecientes a los grupos socioeconómicos más bajos, en algunos casos los conductores tienen gastos de arrendamiento, con un alto impacto en los conductores que son propietarios de viviendas. Los aportes de este estudio, se ven reflejados en las estimaciones de las variables, descritas para dos tipos de grupos en los cuales reportan efectos positivos del 8% sobre el precio de las viviendas de estratos altos, por lo que los resultados de sensibilidad permiten validar los resultados.

Ahora bien, en lo que respecta al sector internacional, se pudo analizar un estudio desarrollado por la CEPAL titulado “sectores y empresas frente al COVID – 19: emergencia y reactivación” (CEPAL, 2020) que permite analizar la heterogeneidad entre los sectores de la

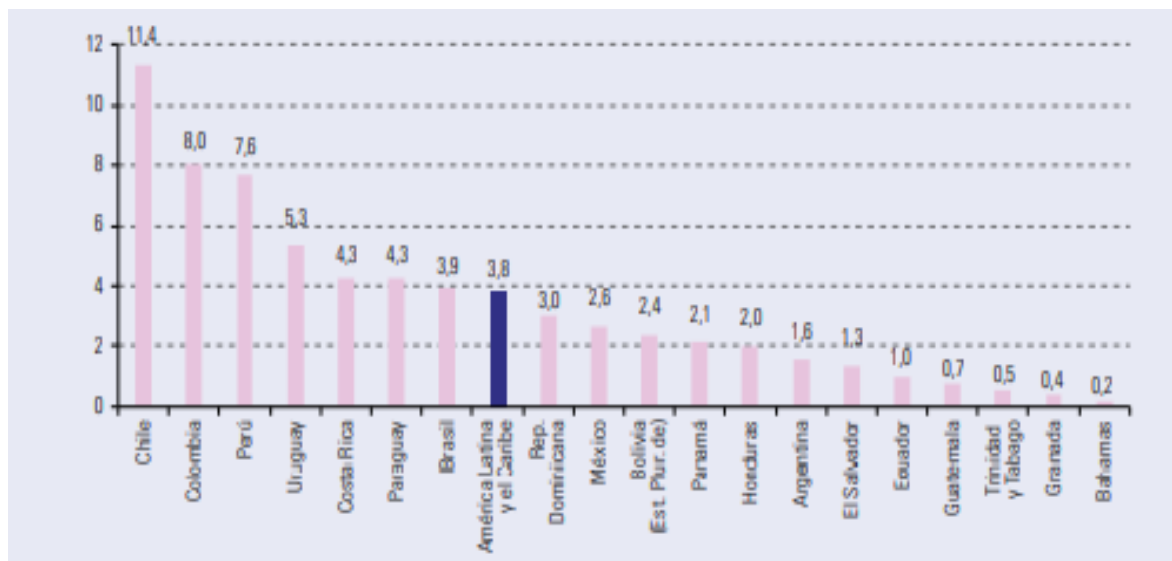
economía para América Latina, destacándose la clasificación que establece de las micro, pequeñas y medianas empresas de América Latina, frente a esta clase de empresas radicadas en la Unión Europea, las cuales muestran amplias diferencias de unas empresas con otras, especialmente en el plano laboral, donde la informalidad prevalece en estos mercados, y llega al 54% del empleo total, a lo que la OIT establece un nivel de dificultad para el análisis especialmente en el desarrollo económico de las micro y pequeñas empresas.

Llama la atención de este estudio la clasificación de los efectos de la crisis, por sectores de actividad económica, destacándose entre éstos el sector transportes como uno de los más fuertes, por ser un sector que genera incentivos en trabajo y que afectó desde el inicio de la pandemia a un gran número de hogares, porque dejaron de generar ingresos a sus hogares, precisamente por la poca o escasa circulación de pasajeros y porque como bien se conoce el mundo se paralizó por unos meses, situación que trascendió a otros sectores de autopartes (-31%) y otros equipos de transporte (-30.7%) especialmente en Brasil, siendo este el país de América Latina con mayores afectaciones a su personal, tal como lo muestra la siguiente gráfica de América Latina y el Caribe. Empleos que podrían perderse por cierres de empresas en sectores y cuyas cifras mostraron su afectación, por la escasa circulación de pasajeros, lo que contribuyó, además, a que se cayeran las cifras de producción que traía cada uno de los sectores de la economía, que iban creciendo a pasos agigantados, pero con una situación de crisis tan duradera, cualquier sector económico se ve afectado y más en un renglón como el transporte, que opera con financiamiento externo.

Figura 2*Empleos que podrían perderse por cierres de empresas en sectores*

Fuente: CEPAL, 2020

En materia financiera, este mismo estudio revela un alto compromiso de los gobiernos con esta clase de empresas, para generar mayores recursos y poder establecer mayor número de créditos para impulsar el crédito, con un peso menor al 4% del PIB.

Figura 3*Monto anunciado para medidas en materia financiera por país.*

Fuente: CEPAL, 2020

Tal como se observa en la figura 3, el valor es menor al 3.8% por países de América Latina y el Caribe en cuanto al PIB se refiere, siendo inferiores las cifras de países como Colombia que registra el 8% en demás países de América Latina. Precisamente, desde este punto de análisis se puede analizar como las restricciones sociales ha generado la suspensión parcial o total de las actividades productivas. Para el caso del transporte, al inicio de la pandemia, los tiempos fueron duros, porque la declaratoria de “crisis sanitaria” obligó a que todas las personas se guardaran y este hecho arrastró funestas consecuencias económicas para el país y para el mundo porque fueron muy leves los movimientos productivos que se produjeron. Este efecto fue mayormente marcado en actividades que implicaban aglomeración como el sector turismo, los restaurantes, servicios personales y cuales de estas actividades no requería de transporte para realizarse. De ahí se establece que gran parte de la carestía en los insumos, en los productos y en los servicios, se debió a las dificultades para poder producir, o poder negociar, intercambiar, exportar o importar y que según estadísticas de la CEPAL (2020) afectó un 34.2% el empleo formal y un 24.6% el PIB por cada uno de los sectores, lo que refleja la enorme crisis que vivieron los países de América Latina.

2.2 DIMENSIÓN SOCIAL

Los factores de la dimensión social involucra aspectos de diversa índole, relacionados con capacidades de formación, estrategias de sostenibilidad de mediano y largo alcance y demás aspectos que vinculen elementos de la vida en sociedad; por lo tanto, los procesos que han involucrado a la población de conductores como el actor principal no solo como beneficiario, sino como contribuyentes al desarrollo de una actividad que para este caso es el oficio de conductores; por lo tanto, como las actividades responden a las necesidades identificadas por ellos, expresan interés en participar y se da continuidad a generar servicios

que tienen más probabilidad de ser pertinentes y perdurar en el tiempo. Además, tienen estructuras y procesos consolidados con potencial de ser exitosos. Desde estos referentes, se analiza un conjunto de estudios que guardan relación directa con los aspectos sociales de estudio y que permiten a la vez fortalecer elementos de análisis para la dimensión social, encontrándose desde el marco internacional, en el contexto Boliviano, el estudio titulado “Coronavirus, COVID 19, prevenir la propagación de virus es más fácil de lo que se piensa; protocolos de bioseguridad, guía para la reapertura del país y para la disminución del riesgo de rebrote de contagio” (Bravo, 2020, p.12).

Este es un estudio desarrollado para analizar la forma como en diferentes oficios hay exposición constante, pero que con medidas de bioseguridad y ajustándose precisamente a las recomendaciones de distanciamiento, se podrá continuar con la reapertura económica y el riesgo de contagio se disminuirá, por lo tanto, se considera una medida que puede evitar la enfermedad, con aplicación de conductas sociales preventivas y amplio sentido de responsabilidad personal.

Lo más complicado del oficio, resulta ser la forma como se deben exigir las medidas de bioseguridad, enfrentándose a enfermedades infecciosas, y más aún cuando se conoce que no ha existido una cultura de higiene y menos medidas preventivas, porque la higiene es un aspecto que debe ser hábito en el desarrollo de la vida personal, por lo tanto, y solo hasta cuando se reaccionó por lo letal de la enfermedad, es que se están tomando medidas preventivas, cuando siempre ha existido ese tipo de riesgo, desde los más inofensivos hasta los más agresivos como el Sars – CoV-2.

Lo importante de este estudio se evidencia, en la descripción que se realiza en cuanto a la movilidad del virus, que si bien el estudio de referencia permite entender las medidas preventivas que se deben asumir para evitar cualquier clase de contagio y así evitar enfermar, puesto que como bien se conoce, son personas que dependen de un oficio con flujo constante de pasajeros, por lo que la exposición y el riesgo de contagio es inminente y frecuente, puesto

que es un virus que tiene una bicapa con soportes no polares o grasos y se mezcla bien con grasas que cubren el cuerpo humano y también con saliva, moco y aerosol (Hernández, Valdés & Suazo, 2001); estas características son las que hace importante conocer para que se presente un proceso de concientización y cultura de higiene durante el desarrollo del trabajo. De esta manera, las conclusiones de este estudio, permite fortalecer los hábitos de higiene y de esta manera generar ambientes de seguridad en toda la comunidad y sociedad en general, por lo que se debe establecer protocolos de bioseguridad para fortalecer la buena salud colectiva (extinción de la propagación viral), que depende de todos en particular.

Otro estudio en el ámbito internacional, está relacionado con las afectaciones al empleo y a la ausencia de ingresos puesto que la pandemia de la COVID 19 ha generado cambios en las condiciones sociales y uno de ellos es precisamente el mercado laboral, que ha afectado inminentemente a todos los sectores pero, con mayor incidencia al sector transportes y todo el gremio en general, precisamente por las políticas de distanciamiento social y confinamiento social que ha puesto múltiples barreras en el mercado laboral, especialmente en este sector, porque como bien se conoce, dispersa una amplia gama de oficios entre los que se encuentra la profesión de conductor, a la que le vienen apostando jóvenes con ganas de querer incursionar en el medio, pero que ha impedido el desarrollo laboral y las modalidades de llevarlo a cabo (Moctezuma & Murguía, 2021).

Los diversos cambios sociales se dieron desde la promulgación de las medidas de distanciamiento social que como mínimo debía existir una separación de un metro entre persona y persona y evitar asistir a sitios concurridos y otras medidas, todo con el fin de frenar la creciente propagación que en el año inmediatamente anterior, dejó cientos de muertos en todo el mundo, razón por la cual se modificaron diversas actividades y todo el comercio y demás actividades se vieron afectadas, al punto de inmovilizar al país y paralizar una economía que iba en ascenso creciente, con un abrupto nivel de desarrollo por la diversidad de actividades que se venían desarrollando en torno a las actividades de los diversos sectores

económicos. Todos estos factores dieron cabida al desarrollo de diversos estudios que ampliaran y mostraran datos que evidencian el efecto negativo de la pandemia en el mercado laboral y precisamente desde este sentido se asume como referente de estudio, para identificar directrices que guíen el análisis de estudio del mercado laboral, las políticas de impacto regional, nacional y local que permita entender el panorama del mercado laboral.

De esta manera, es un estudio que se presenta como un amplio detonador de situaciones negativas en torno al desarrollo del mercado laboral de los conductores, más cuando se tiene en cuenta que a este gremio ha llegado el alto número de personas jóvenes en busca de un empleo y que se resalta específicamente en sociedades como la Argentina, Chile, México, Colombia entre otros, a lo que le apuesta la CEPAL y la OIT, con el fin de crear lineamientos de protección sociolaboral de los trabajadores, especialmente los más vulnerables y en condiciones precarias que muestra un mercado informal que pide a gritos mejoras para superar la crisis. (Citlalli, 2017, p. 22).

A nivel nacional y en materia preventiva por contagio de la enfermedad del Coronavirus 2019, las empresas del sector transporte han optado por diseñar planes que prevengan toda clase de contagios, puesto que como bien se conoce, el virus afecta altamente la salud, una vez se contagie, de tal forma que puede ser mortal sino se toman las medidas necesarias. En este contexto de análisis, el documento “Riesgos laborales del conductor” en el sector de la logística y el transporte” en Madrid, España, señaló unos lineamientos para crear mayor responsabilidad tanto en los conductores como en el personal que use el servicio, a este estudio además de las recomendaciones básicas de biomecánica, se suman aquellas de tipo viral, las cuales permiten evitar cualquier tipo de molestia, enfermedad del conductor, para lo cual se recomienda el uso constante de los elementos de protección personal, representados en mascarilla, guantes y gafas. (Instituto Nacional de Seguridad en Higiene en el Trabajo , 2020).

Las conclusiones de este folleto apuntaron a la guía práctica de riesgos y medidas preventiva, buscando de esta manera crear hábitos de higiene de manera constante y permanente y disminuir los niveles de contagio, que de acuerdo con la Fundación para la prevención de los riesgos laborales (2020) el transporte de viajeros interurbano debe tener el mayor nivel de protección tanto en conductores, auxiliares como usuarios de los servicios.

2.3 DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

La voluntad y el apoyo institucional constituyen un parámetro fundamental, especialmente cuando se trata de la salud y el bienestar del personal que labora con la empresa, por esta razón y desde esta dimensión, los cambios deben ir de la mano con los integrantes del proceso, en una triada que fomente el desarrollo y crecimiento de cada una de las partes. Los cambios no necesariamente son negativos y se debe observar cómo nuevas oportunidades para abrir espacios a una esfera de mayores consideraciones, en donde prime la seguridad y la responsabilidad de las partes, para que no se vea afectada la capacidad de desarrollo futuro.

Desde este preámbulo, se resalta que la llegada del virus a Colombia, el sector transporte ha venido tomando una serie de medidas de salud públicas orientadas a la protección de todas las personas, tratando de contener la transmisión e incluyendo la efectividad de esas medidas para continuar con el desarrollo de la actividad económica que para este caso es el “servicio de transporte”, por tal razón, la matriz de valoración del riesgo de contagio debe detallar aspectos de priorización de cargos o roles como proceso fundamental para identificar los diferentes niveles de exposición.

El equipo de gestión de la empresa o establecimiento debe garantizar que los recursos necesarios estén disponibles para la implementación de las medidas de prevención y control de infecciones precisamente, todas las instituciones, desde el comité de seguridad y el grupo de

colaboradores HSEQ, modificaron los esquemas de la matriz de riesgos, puesto que como tal se vincula a procesos evaluativos de toda auditoría y esas fueron las recomendaciones establecidas desde el año 2020 para la empresa COOTRASHUILA S.A, buscando afrontar nuevos retos y nuevas experiencias. De este modo, la empresa asume la Seguridad Basada en la Conducta y estimula un enfoque proactivo e integrado de la prevención donde cada trabajador debe preocuparse por realizar el comportamiento seguro más que por evitar el fallo o el difuso e inespecífico «tener cuidado» para evitar accidentes (Meliá, 2007, p. 15).

La seguridad basada en el comportamiento es una derivación de la psicología y de la intervención en materia de la seguridad y la salud ocupacional, la prevención de riesgos laborales derivados del comportamiento inseguro en el trabajo, la inmensa mayoría de los accidentes laborales dependen del comportamiento que lleve el trabajador o el involucrado y la sustitución depende ampliamente del cambio del comportamiento o, los métodos que permiten sustituir los comportamientos inseguros por comportamientos seguros producen cambios sustanciales en la siniestralidad y sus costos. Un sólido fundamento científico en la psicología experimental del comportamiento y un sólido fundamento aplicado, avalado por de investigaciones con éxito en empresas de numerosos países, sustentan esta metodología de intervención y prevención de riesgos, especialmente en una época de altas crisis, en donde una de cuyas peculiaridades es mantener continuamente bajo control objetivo los efectos de la acción preventiva desarrollada, apoyada con la empresa que vigila los riesgos laborales SURA.

3. MARCO REFERENCIAL

El marco referencial comprende un conjunto de estudios relacionados directamente con el problema de investigación, y que según Cubillos (2004) define, explica y predice lógicamente los fenómenos del universo al que pertenece este estudio, por lo que deben constituir una estructura o unidades estructurales identificables. En resumen, el marco de referencia es un

compendio de información que alberga la fundamentación teórica, antecedentes, lo contextual, normativo y/o legal, conceptual, entre otros, conociéndose de ellos lo siguiente:

3.1 MARCO CONTEXTUAL

Como su nombre lo indica, describe elementos del contexto en el cual se encuentra inmerso el problema de investigación; de acuerdo con Castillo (2010), es el escenario físico, geográfico que presenta condiciones temporales y situación general que describe el entorno de un trabajo de investigación y que para el caso de estudio es la zona sur del Departamento del Huila, compuesto por los municipios de San Agustín, Pitalito, Acevedo, Palestina, Oporapa, Saladoblanco, Isnos, Timaná y Elías.

Figura 4

Ubicación geoestratégica del Sur del Huila



Fuente: Plan sectorial de Pitalito – 2020

La zona sur del departamento del Huila es altamente relevante para la economía de la región, dado que desarrolla actividades que van desde el comercio, hasta la industria del

turismo en toda la tipología, además, y como se mencionó anteriormente se ha constituido en la puerta de ingreso de departamentos como el Cauca, Valle del Cauca, Putumayo, Caquetá entre otros, por lo tanto, la actividad transportadora es una forma de dinamizar la economía, pues como bien se observó en los antecedentes, las cifras de movilización de pasajeros y carga son constantes y fortalecen la productividad económica de la región con presencia de empresas del departamento como Cootranshuila, Coomotor, Taxis Verdes, Cootranslaboyana, Flota Huila, Cootransganadera, Autobuses entre otros y empresas que provienen de otros departamentos y que tienen sus oficinas en uno de los principales puntos terrestres de ubicación como lo es el terminal de transportes de Pitalito (Huila) y al que se integran empresas transportadoras de amplio reconocimiento como Cootransmayo, CootransIpiales, expreso Bolivariano, entre otros, las cuales forman parte integral de la economía regional y departamental, aportan a la generación de empleo, específicamente en la labor como conductores.

Con esta concentración de fuerzas en el mercado competitivo del transporte y teniendo en cuenta el bienestar, la seguridad y la salud de todo el componente humano de la cooperativa, se continua desarrollando los principios teleológicos (misión y visión) como propósitos fundamentales con el fin de alcanzar las metas de recuperación que le viene apostando tanto el sector como la empresa, esperando que dicha recuperación y reactivación económica, fortalezca las metas trazadas en el año 2021 y genere una mayor proyección en conjunto con estrategias de sostenibilidad, fundamentales para el mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión, bajo los estándares ISO 9001:2015, Sistema de Gestión de Calidad, ISO 14001:2015 Sistema de Gestión Ambiental y OSHAS 18001 Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo, garantizando el compromiso y la responsabilidad social en la prestación del servicio del transporte (Cootranshuila S.A, 2020). De esta manera, se da el respectivo cumplimiento a la normatividad nacional vigente, fortaleciendo a toda la organización

en términos de competitividad a nivel nacional e internacional en el desarrollo de las actividades de transporte de pasajeros y de carga.

El parque automotor de la empresa COOTRASHUILA S.A, está compuesto por el siguiente número de vehículos:

Tabla 1

Parque Automotor Cootranshuila Neiva - Pitalito

MODALIDAD	No UNID NEIVA	No UNID PITALITO
Doble Piso “Doble Yo”	6	5
Platino Express	8	2
VIP	22	5
Microbus Especial	2	1
Camioneta Station Wagon	18	4
Platino Plus	18	1
Platino JET	62	2
Urbano	100	0
Camionetas mixtas	62	39
Bus Especial	15	2
Camioneta Especial	5	2
Furgón	18	3
Camperos	1	2
Mixtos	12	60
TOTALES	349	118

Fuente: Informe de gestión, 2020

En materia de contratación, la empresa conserva el acuerdo de formalización laboral suscrito con el Ministerio de Trabajo, prorrogado a diciembre de 2020 y que a esa fecha contaba con 349 conductores vinculados mediante contrato laboral, alcanzando y superando un 74% de la meta que es de 450 conductores a nivel regional. Del total de 118 vehículos que hacen parte del parque automotor de Pitalito, 82 son conductores, seleccionados desde convocatoria realizado por la misma empresa para contribuir con la selección, desde la definición del perfil, el cual debe estar dotado de cualidades, valores y principios para fortalecer la buena marcha de la empresa. (Asamblea General Ordinaria Electiva de Asociados, 2020)

Es importante resaltar las modificaciones que se ha venido gestando al interior de la política de seguridad y de salud de la empresa, buscando alcanzar el máximo de beneficios para toda la población trabajadora y usuaria de los servicios de transporte; conexo a ello se viene desarrollando la política de responsabilidad social empresarial (RSE) o inversión socialmente responsable, se define como la contribución activa y voluntaria al mejoramiento social, económico y ambiental por parte de las empresas, generalmente con el objetivo de mejorar su situación competitiva, valorativa y su valor añadido. Basado en esta premisa Cootranshuila Ltda, aplica la responsabilidad social en transmitir a todos los colaboradores y asociados inversiones de carácter económico, social y ambiental como: la entrega a cada asociado de un detalle Sampedrino, como también se compartió con los asociados, conductores, empleados y consignatarios un plato de lechona en la ciudad de Neiva y Pitalito (Asamblea General Ordinaria Electiva de Asociados, 2020).

3.2 MARCO TEÓRICO

En este apartado del proyecto se identifican aspectos generales de las teorías que se relacionan con la temática de estudio y que fundamentan la solidez de la investigación; en este apartado se recopilan alta variedad de información como contexto, antecedentes, investigaciones previas entre otras. De acuerdo con Passos (2015), al definirlo como una

descripción de elementos teóricos planteados de acuerdo a ideas o aportes realizados por teóricos que facilitan al investigador enriquecer el proceso de conocimiento.

El propósito del marco teórico es aportar a la investigación un sistema coordinado y coherente de conceptos y proposiciones que abordan el problema. Para Sandino (1999) “se trata de integrar el problema dentro de un ámbito o contexto donde este cobre sentido, incorporando los conocimientos previos relativos al mismo y ordenándolos de modo tal, que resulten útiles para nuestra tarea” (p.56).

3.2.1 El desarrollo centrado en lo humano

La disruptiva del enfoque económico del desarrollo propiciado por la insatisfacción de las intervenciones a los países subdesarrollados frente a la riqueza de las naciones, que ha llevado a enfrentar altos índices inflacionarios, desempleo, inequidad, violencia y en común la pobreza.

Permitió, dar origen a otras ideas y planteamientos como el que los objetos o cosas no se desarrollan, sino la población de un país, es la que se desarrolla. En este sentido, (Sen, 1981) expone no solo de la medición de la pobreza desde lo económico, sino que preciso en la amplitud a las “titularidades”, poniendo de manifiesto que los individuos accedan a bienes y servicios básicos de acuerdo a sus propias posibilidades, para que estos tengan mayor libertad y capacidad humana. Sostiene, que el desarrollo de las naciones parte de la libertad para que la persona que se ubica en un territorio sea el artífice de su propio destino que conduce de manera directa a la procreación de nuevas oportunidades y condiciones para hacer estos ejercicios de libertad. También, se acerca y profundiza en la libre posibilidad de intercambiar y/o negociar en un mercado, además detallar la importancia del rol que desempeña el estado con funciones de verificación y garantía en esas libertades.

Es decir, Sen teorizo el desarrollo "como un proceso de expansión de las libertades reales de las que disfrutaban los individuos", donde "la libertad real (...) está representada por la

capacidad de la persona para conseguir varias combinaciones alternativas de funcionamientos" (Sen, 1992: 81), con un pensamiento distinto orientado a medirlo desde el ser y el hacer (bienestar y capacidad) donde las instituciones tienen un papel preponderante para el desarrollo; y además, que condescendiera a las personas en los entornos en los que se encuentre, como el social, económico, cultural, político y ambiental realizar formas o cosas valiosas para él y su familia.

De este modo, la teoría expuesta enfatiza en lograr la equidad basada en un tratamiento acentuado y directo de las libertades reales de los individuos para optar por un estilo de vida que investiga constantemente así sus valores sean diferentes. Por ello, en la sociedad moderna, los individuos pueden tener objetivos opuestos del resto de las personas que integran esta sociedad, los cuales se valoran en condiciones de igualdad sin jerarquías.

Por otro lado, trabaja como objetivo del desarrollo "se relaciona con la vinculación de las libertades reales que disfruta la gente de una población determinada" (Sen 2000: 53), apuntando, a que "las personas deben ser vistas como agentes activamente involucrados, (...) en la construcción de su propio destino y no solamente como receptores" (Sen 2000: 53). Inicia tomando la libertad como el referente para lograr las metas que valoramos y que involucramos en los procesos, acciones consecuentes que me conceden la toma decisiones para hacerlos efectivos de acuerdo a su existencia. También, la libertad provee una mirada amplia por que evalúa la ventaja humana que mide el éxito social de acuerdo las combinaciones de funcionamientos para los diversos estilos de vida.

Otro aspecto significativo, de la postura de Sen es el condicionamiento de la capacidad influenciada por los entornos en los que se desarrolla porque de allí se engendran las capacidades del ser humano y por ende la calidad de vida, la política que incuba las necesidades individuales y la posibilidad de estas como colectivas en pro de la libertad, lo que dio continuidad a tipificar las libertades en constitutivas e instrumentales. Las primeras las considero como las libertades básicas individuales que conforman el desarrollo humano porque

reseñan la vida humana, ósea, las potencialidades del ser, consintiendo alcanzar la vida plena con calidad, evitando las privaciones (hambre, muertes prematuras etc.).

En lo que tiene que ver, con la segunda parte incluye las capacidades sociales y culturales básicas como la lectura, escritura, calculo elemental, expresión libre de ideas y valores, lo mismo que la participación en el sistema de gobierno (de la comunidad), garantizadas en cualquier programa de desarrollo humano fundamentado en el interés y ampliación de las libertades.

Posteriormente, toma auge (Max Neef, 1993. p. 58-59) exponiendo acerca de las necesidades que tiene todo ser humano y que describe de carácter universal; la propuesta desarrollo se enfocan en mecanismos para la satisfacción de esas necesidades que se sintetiza en una matriz de necesidades y satisfactores que a su vez están categorizadas en las necesidades axiológicas y existenciales (religiosa, artísticas, sociales, políticas y morales). Esta perspectiva se edifica en la experiencia humana e idea desafíos generales para alcanzar la felicidad de la humanidad.

Estos avances recobran significación para la hegemonía del desarrollo humano, reconociendo dos paramentos: primero la aplicación del modelo y los mecanismos no han sido determinantes por cuanto continuas presentes la pobreza, la violencia y exclusión.

3.2.2 Teoría Económica

Uno de los argumentos expresados en la teoría económica moderna consiste en categorizar, a través de la comparación de diferentes variables, que evalúan desde los niveles de desarrollo de los estados del mundo, que inicia con los países pobres o agrarios frente a los industrializados o ricos, según lo establecido por Arturo Escobar (Escobar, 1996. P. 51) con la existencia de tres mundos: “un primer mundo que ha alcanzado niveles de desarrollo acordes con el ideal de crecimiento económico y social, un segundo que si bien no alcanza esos niveles se encuentra en vía de alcanzarlos y un tercer mundo lejos de esos ideales y sobre el cual hay

que intervenir”. Instando a los teóricos, mediante esta proposición a que se fijen tres divisiones, marcadas o delimitadas por las condiciones de desarrollo económico.

Además de esta división mundial, se generó la separación entre países desarrollados y subdesarrollados, que condujo a la génesis de un nuevo precepto mundial, como resultado de las alternativas político–económicas emergentes, con dos países líderes, Estados Unidos y La Unión Soviética. El primero estableció el desarrollo desde las teorías del liberalismo clásico, seguido del estado de bienestar, proponiendo un estado Intervencionista, aterrizando en propuestas neoclásicas o neoliberales que apoya el libre mercado como patrón de concepción o descendencia del crecimiento económico mundial. El segundo país, enfatiza desde las teorías Marxistas, que se fundamentan en el monopolio del estado, para garantizar la equidad que engranan el desarrollo de las relaciones económicas, construyendo otro extremo en contraposición del anterior.

Como resultado de lo expuesto anteriormente, surge el nuevo colonialismo, que aparentemente promueve libertad en la estructura política de las naciones aledañas. sin embargo, en su estructura económica no se da, porque la intervención de los países centrales, ha generado deuda que acrecienta el endeudamiento y por ende la desigualdad y la escasa comunicación entre ellos.

Es decir, cualquiera que sea la postura, la perspectiva sociológica radica en el estructuralismo propuesto Durkheim, que acentúa en su defensa Parson basado en los avances teóricos latinoamericanos (Kay, 1991), que expone las relaciones sociales, como delegación de funciones entre sus integrantes o individuos, generando a su vez la división social del trabajo y la estratificación social, la legalización de ricos y pobres como parte de una organización. De acuerdo con esto, cada individuo asume sus roles y tareas dentro de la estructura o clases sociales y que hoy llamamos estratificación social.

En síntesis, cada nación debe enfilear y corresponder con sus políticas económicas, sociales con estos países de desarrollo, asumiendo el rol y la tarea del sistema económico.

También se estableció, que los países subdesarrollados trabajan la producción y extracción de productos del primer sector de la economía y por consiguiente la generación de insumos para los países industrializados y al mismo tiempo consumidores de los productos se está supremacía industrializada, implicando la venta de productos a precios económicos teniendo en cuenta que la mano de obra es básica porque no se transforman productos y se compran estos productos fabricados más costoso por los procesos de producción.

Por ello, Estados Unidos, asume direccionamiento y orientación de desarrollar los países del Centro y Sur de América estableciendo las intervenciones e inversiones que a su vez dio origen y designo en las agencias de transnacionales las cuales se transformaron copiosamente en organismos de control y medición que priorizan la inversión para alcanzar los objetivos de crecimiento en estas naciones.

Cabe resaltar, la mirada, la proyección que surge desde la CEPAL para los países más australes del continente, fundada en un modelo económico alternativo que denomino denominada “Industrialización por Sustitución de Importaciones” ISI planteado desde la década de los 50 y aproximadamente hasta la de los ochenta como un planteó “un conjunto perfectamente coherente de conductas, conceptos y prácticas que involucraban a empresas, trabajadores, gobierno, bancos,

consumidores, políticos, entre otros” (Pérez, 1996 P. 20) para fortalecer la protección de la economía interna, industrialización, producción que conllevaron crecientes tasas de desarrollo no solo económico sino al encauzamiento de indicadores sociales efectivos por la positividad de estos.

Estados Unidos desde los ochenta modeló e implanto el sistema económico señalado como “el consenso de Washington” (Gore, 2000), cimentado en la estrategia de sostenimiento a partir del capital que involucra reducción del estado para incrementar el libre mercado y competencia global. También, se adoptan mecanismos elementales para medir el desarrollo desde la perspectiva del crecimiento de la producción, del ingreso y la progresividad hacia el

producto interno bruto PIB de las naciones que estaba asociado no solo a la medición del crecimiento del país sino al ingreso per cápita que correspondía a la división del ingreso total del país entre los habitantes de este.

Actualmente, se ha llegado a establecer que el crecimiento económico de un país no necesariamente trae consigo el bienestar y la equidad social porque el resultado del PIB per cápita no es reflejo verdadero en la división real de riqueza en las naciones. La categoría personas o seres humanos desde un enfoque economicista responde a un esquema en el cuál parecieran ser tan solo fichas en un tablero que deben cumplir con tareas o funciones para lograr objetivos direccionados por corporaciones transnacionales (Friedmann & Wolff, 1982, P.310). Al esquema se le olvidó (o no tuvo en cuenta) que las personas son mucho más que eso, son sujetos pensantes, con necesidades y posibilidades para romper oponerse o construir nuevas formas de relacionarse con la economía y el desarrollo, y que por lo tanto los ciudadanos son sujetos protagonistas y gestores de su propio desarrollo.

3.2.3 Resiliencia desde las perspectivas sociales e institucionales

Tratar la resiliencia como concepto de apoyo en el análisis de la categoría principal de la dimensión institucional, es desarrollar y fortalecer el sentir, pensar y actuar de un grupo de sujetos o de individuos que enfrentan adversidades ante la declaratoria de crisis sanitaria y distanciamiento social, producto de la Covid – 19, situación que ha desencadenado una serie de turbulencia social y empresarial, porque dejó estático el mundo por algunos meses y que tuvo la capacidad de obstaculizar procesos de amplia relevancia para el individuo.

El concepto recoge aportes de las ciencias sociales y del comportamiento en escenarios comunitarios, pero tiene una evidente validez para analizar los procesos de cambio y de crisis en el ámbito organizacional-empresarial (Atheortúa, 2018, p. 12). Es probable que desde esta óptica aparezcan propuestas concretas para enfrentar la crisis que padece nuestra región y sus respectivas empresas, porque si se trata aspectos de dinámica productiva, incluimos en la zona

sur un desmesurado desarrollo turístico, con el fin de ampliar las cifras de crecimiento y dinámica regional que para el 2019, evidenciaba déficit de participación, y para el año 2020 presentó un PIB Percápita de \$13.126.732 con un registro de disminución del 3.5% menor al del año anterior, lo que significa un elevado incremento poblacional a un nivel mayor al crecimiento de la economía departamental (Cámara de Comercio del Huila, 2020).

De esta forma y profundizando en los comportamientos organizacionales hay unas categorías de análisis que aparecen subyacentes y que han sido tratadas parcial o tangencialmente al analizar desde otras ópticas los procesos humanos que se producen al interior de las organizaciones. Por supuesto son categorías que generan explicaciones del porqué unas organizaciones y unas personas dan respuestas positivas a pesar de las dificultades con una mayor facilidad y propiedad que otras. Del porqué algunas empresas y algunas personas resurgen de las dificultades fortalecidas y con una mayor contundencia en su accionar y resultados. La resiliencia es un término originado en la física y en particular en la ingeniería en el estudio de los materiales, y hace referencia a la capacidad de un elemento para que ante un golpe o el accionar de elementos externos pueda volver a su estado original.

Posteriormente, este concepto se ha llevado a otras áreas del conocimiento como en la ecología en donde se utiliza para definir la capacidad que tiene un ecosistema de recuperarse y volver a su estado característico original, luego de haber sido perturbado. Igualmente, el término ha sido empleado en el planteamiento de modelos de análisis e intervención en las ciencias sociales y pedagógicas como la capacidad que pueden tener las comunidades (poblaciones, gremios o asociaciones) e inclusive las mismas familias para enfrentar las situaciones de dificultad saliendo de éstas enriquecidos o fortalecidos. En las ciencias sociales como es el caso de estudio, se genera una aproximación a las ciencias de la salud, por lo tanto, hay una aproximación y aportes al tema relacionado con el estudio socioeconómico de sostenibilidad en el grupo de los conductores intermunicipales de la zona del sur del Huila.

3.2.4 Teoría de Responsabilidad Social Empresarial.

Según Richard J. Klonosky, las diferentes teorías de responsabilidad social empresarial solo pueden caer en tres categorías dependientes de la forma de ver a la empresa (Klonosky, 1991).

Esto se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 2

Categorías dependientes de la forma de ver a la empresa

DIFERENTES FORMAS DE VER LA EMPRESA	TEORIAS
AMORAL	Fundamentalistas, reconocimiento legal, funcionalismo, contrato individual, modelo tradicional de los accionistas y modelo de roles.
PERSONAL	Persona moral y agente moral
SOCIAL	Contrato social, ideológico/histórico, stakeholders, creador legal, permiso social, marco legal, ciudadanía, empresarial, modelo basado en la propiedad, impacto social, interpenetración social, modelo basado en la gratitud o reciprocidad moral, utilitarismo, modelo basado en la religión modelo basado en la justicia y modelo basado en la virtud

Fuente: Carroll, 2005

Partiendo de la anterior clasificación, se busca dar un muy breve repaso de las dos principales formas de ver la RSE según el concepto de las utilidades y la pirámide de RSE de Archie B. Carroll, así como sus más recientes críticas y una nueva aproximación. Entre las dos, se explica el concepto de los grupos de interés (stakeholders) y su importancia en darle fundamento teórico y social a este modelo, llamado Responsabilidad Social Corporativa - RSC.

Existen distintas formas como una empresa puede ser socialmente responsable y es esta la razón por la cual debe poder dar información útil y pertinente, para que los usuarios tomen decisiones adecuadas respecto de los verdaderos alcances de la gestión empresarial y sus efectos sociales y ambientales, esta misma al declararse responsable puede incluir dentro de las notas a los estados financieros o incluso en ellos mismos información de carácter laboral para que los usuarios conozcan acerca de su responsabilidad. La incorporación de información acerca de la responsabilidad social, asociada a reportes de corte laboral, son una manera como la empresa puede contribuir socialmente, dando cuenta no solo de lo que cada organización quiere comunicar, sino de aquellos acuerdos y valores socialmente contruidos y que se le exigen a la empresa cumpla e informe.

En dichos informes las organizaciones deben incluir ciertas variables que son fundamentales a la hora de construir responsabilidad empresarial, dichas variables son: Asuntos de trabajo (empleo), nóminas, bonificaciones, cesantías, fondos de empleados, recreación entre otras. Estas variables pueden ser contenidas en informes socio laborales o en determinados casos en las notas a los estados financieros, a esta teoría se le conoce como Responsabilidad Empresarial con Trascendencia social (Rueda, 2011).

3.2.4.1 Balance social.

Existe informes de contenido exclusivamente social, que constituyen un producto de la operatividad empresarial y que se conoce como Balance Social. El objetivo que se persigue al

elaborar este balance es, fundamentalmente, reunir todos los conceptos que, de una u otra manera, se relacionan con el aspecto social (entre los que se encuentran los términos con incidencia en el factor humano) para poder efectuar un análisis integral de la conducta social de la empresa informante.

Precisamente García Casella (García, 2005) señala los siguientes aspectos:

- a. Ordenación del tiempo de trabajo
- b. Ordenación del espacio
- c. Condiciones de trabajo
- d. Políticas de remuneración
- e. Actitud de la empresa ante los grupos y las organizaciones
- f. La política de personal
- g. El poder de la empresa
- h. La actividad de la empresa y sus consecuencias sobre la sociedad
- i. Las orientaciones de la empresa y su papel en la sociedad.

Las ideas claves para diseñar el balance social de la empresa están asociadas a la necesidad de producir un instrumento que organice objetivamente la información que dé cuenta del impacto y de las contribuciones sociales que genera la empresa en el marco de la sociedad. Dicho impacto estaría relacionado con aspectos tales como la satisfacción de las necesidades individuales y sociales de orden cultural, de realización personal, de solidaridad grupal y de preservación ambiental”.

En este mismo aspecto se cita a Campos Menéndez (Campos , s/f) quien enumera una serie de componentes que considera deben integrar el balance social, estos son:

- a. Empleo
- b. Remuneraciones

- c. Higiene y seguridad
- d. Condiciones de trabajo
- e. Formación y capacitación del personal
- f. Relaciones profesionales
- g. Otras condiciones de vida que dependen de la empresa.

3.2.5 Relación de la RSC con otras teorías

3.2.5.1 Jerarquía de Abraham Maslow (1940)

Postula que la motivación de las personas depende de la satisfacción de cinco tipos de necesidades: fisiológicas, de seguridad, de afecto, de estima y de autorrealización. La jerarquía de necesidades incluye cuatro necesidades básicas y una de crecimiento que deberán satisfacerse en el siguiente orden:



Fuente: Maslow (2015: Psicología y Mente)

3.2.5.2 La motivación e higiene de Herzberg. (1968)

Existen dos factores que inciden en la satisfacción en el trabajo, los motivadores o intrínsecos al trabajo tales como el logro, el reconocimiento, el trabajo en sí, la responsabilidad, así como el progreso y desarrollo; y los factores externos o de higiene, que comprenden las políticas de la empresa, sueldo, relaciones con los compañeros, posición, seguridad, relación con los superiores y subordinados. Los motivadores contribuyen a la satisfacción de las necesidades de alto nivel: autorrealización y estima; mientras que los de higiene satisfacen las necesidades fisiológicas de seguridad y afecto. Los factores de higiene ayudan a mantener un buen ambiente de trabajo, mientras que los motivadores mejoran notablemente el desempeño en el trabajo.

2 factores de Herzberg



Fuente: Herzberg (2010: Mara26cBlog)

3.2.5.3 Las necesidades de David McClelland. (1962)

Postula que la motivación en el trabajo está en relación con las necesidades de cada persona y el predominio de alguna de éstas es el factor que habrá de satisfacerse a través del puesto. Dichas necesidades son:



Fuente: McClelland (2017: El país)

3.2.5.4 Teoría X y Y de Douglas McGregor. (1960)

Son dos teorías contrapuestas de dirección; en la primera, los directivos consideran que los trabajadores sólo actúan bajo amenazas, y en la segunda, los directivos se basan en el principio de que la gente quiere y necesita trabajar.



Fuente: Elaboración propia

Cada día se busca que los colaboradores formen parte de las decisiones que tomen las empresas principalmente si afecta sus condiciones y sus funciones, por años muchos teóricos han investigado y demostrado los beneficios que se generan al hacer trabajo en conjunto, produciendo un clima organizacional plena mente gratificante para empresa-empleado.

3.2.5.5 Teoría de la motivación

No sería posible comprender las relaciones con, y entre las personas sin tener un mínimo conocimiento de la motivación en su comportamiento. El concepto de la motivación se ha utilizado en diferentes sentidos, lo que hace difícil su definición. Podíamos decir, de un modo general, que motivo es todo lo que impulsa a una persona a actuar de una forma determinada. Ese impulso a la acción puede ser provocado por un estímulo externo (su origen está en el entorno) o ser generado internamente por el propio individuo.

Evidentemente, las personas son diferentes en lo que concierne a la motivación. En efecto, las necesidades son distintas para cada individuo, lo que origina diferentes patrones de comportamientos; los valores sociales son distintos, y, para añadir más variables, los valores sociales y las capacidades varían a lo largo del tiempo para un mismo individuo.

Pese a todas las diferencias mencionadas, puede asegurarse que el proceso que dinamiza el comportamiento humano es aproximadamente el mismo en todos los individuos. En este sentido H. J. Leavitt indica tres suposiciones interrelacionadas sobre el comportamiento humano:

- El comportamiento humano es causado, es decir, existe una causa en el comportamiento. Herencia y medio ambiente influyen de modo decisivo.
- El comportamiento es motivado, es decir, hay una finalidad en todo comportamiento humano. Esto es causal, sino que siempre está orientado por algún objetivo.

- El comportamiento está orientado hacia meta, siempre existe un impulso, una necesidad, un deseo.

Motivación empresarial: La motivación de la persona en el trabajo ha sido una continua preocupación en la empresa. En los años setenta se puede hablar de la aparición de una característica adicional de “desgana” que acentúa la necesidad de la motivación; desgana ocasionada por la inseguridad en el trabajo (y en la oferta de trabajo), una cierta relajación de los principios individuales y un desinterés por una meta en la actividad laboral.

Los primeros incentivos económicos aparecen con Taylor en 1910 obteniéndose un notable éxito. El objetivo buscado era el de cubrir las necesidades básicas del trabajador. Con el paso del tiempo, se han ido añadiendo otros factores para alcanzar una mejora en la productividad: ambientales, ergonómicos, de seguridad, de formación. El estudio de factores motivantes, diferentes al puramente económico, se inicia pronto ante la imagen deshumanizada que presentaba el Taylorismo. En la década de los treinta Elton Mayo realiza sus experimentos en los que descubre circunstancias (hoy elementales, pero en su día auténticamente innovadoras) como el incremento de la productividad por una mayor iluminación en las áreas de trabajo.

Posteriormente, Maslow (1943) lanza su teoría de la motivación en la que define su pirámide jerárquica de las necesidades humanas:

- Fisiologías (salario correcto y ambiente adecuado).
- Seguridad (estabilidad en el puesto de trabajo).
- Sociales o de integración (categoría y relaciones laborales).
- Estimación (progreso profesional).
- Autorrealización (satisfacción personal).

Motivación y calidad en el personal de la empresa: Es habitual en las empresas en que dentro del concepto “política” no existe incluida la política de la calidad. Sin embargo, existe una tendencia, cada vez más generalizada, a incluir “acciones de calidad” dentro de los objetivos empresariales, extendiéndose estas “acciones” desde simple campañas informativas (que en el mejor de los casos se muestran totalmente ineficientes) hasta el desarrollo e implantación de sistemas de la calidad con el posterior registro de empresa asociado.

Quizá, en muchos de estos casos, no se es consciente del efecto motivador que tiene la calidad si se propone como objetivo. Entonces, como menciona M. Udaondo en “Gestión de Calidad”, “esta” comprobado que para un su propio convencimiento de haber realizado una labor bien hecha. Por ello, implantar la gestión de la calidad en una empresa y hacer públicos los resultados de los programas de mejora permanente influirá de modo muy positivo en los logros posteriores y en el deseo de conseguir mejorarlos por parte de cada uno de los trabajadores.

3.2.6 Teoría de Sostenibilidad

El desarrollo sostenible no ha surgido de forma acabada, sino que ha experimentado un desenvolvimiento natural e histórico, avanzando hacia su madurez de forma lenta. Donde estas ideas se han configurado desde un juego de términos que buscan gestar sus conceptos de manera clara y entendible, sin que confundan a las personas que permanentemente están en proceso de conocer más, porque cuando se habla de Desarrollo sostenible Vs Mejoramiento de la producción y Desarrollo rural ordenamiento territorial.

Es necesariamente, definir este concepto desde una racionalidad, por lo tanto, es más adecuado hablar de sostenibilidad porque tienen relación estrecha y permanente con la calidad de vida de las personas que relacionan el desarrollo al interior de una comunidad y de formas de crecimiento económico analizado desde los factores de la producción.

Existen diferentes formas de desarrollo que establecen el mejoramiento de la calidad de vida, ya que la forma como se concibe el trabajo entre las diferentes comunidades ocasiona, desempeñando el trabajo como el papel fundamental de diferenciación de estas dos concepciones, pues si se trabaja con racionalidad se hará uso moderado de los recursos, de lo contrario se estará autodestruyendo y no contribuirá con el hecho de ser sustentable porque en lugar de mejorar, lo que hace es empeorar. Por esta razón durante el desarrollo del presente ensayo tomo como base fundamental el trabajo porque a este término se le atribuye desarrollo económico y social. El trabajo es un factor que está inmerso en lo sustentable porque mejora la calidad de vida, pero si éste se mantiene se convierte en un factor sostenible, pero esa sostenibilidad lo dictan otra clase de factores que emergen del entorno y que van de la mano con el crecimiento económico de los pueblos.

3.3 MARCO CONCEPTUAL

De acuerdo con Passos (2010) el marco conceptual representa un conjunto de términos y/o conceptos organizados y razonables que se relacionan para abordar el problema de investigación; de ahí que se asuman supuestos, postulados para orientar el trabajo de forma coherente, por lo tanto, el propósito de éste marco es ubicar el problema que se está estudiando dentro de un conjunto de conocimientos, que permiten la búsqueda de una conceptualización oportuna, para que al finalizar el trabajo se observe una investigación clara. Diversos autores del estudio metodológico como Bernal (2010); Hernández, Fernández & Baptista (2015), también lo definen como un conjunto de términos descritos en un lenguaje técnico. Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se establece un grupo de conceptos entre los cuales se encuentran los siguientes:

Bienestar. Es un concepto que se relaciona con la satisfacción desde diferentes aspectos del sujeto. Los escenarios en los cuales se busca bienestar tienen vínculo directo con todos los entornos de la vida personal entre los cuales se encuentra: situación laboral,

condición de vida, relaciones interpersonales, clima laboral y salud total de la persona. (Cruz, 2018, p.6)

Calidad de vida. De acuerdo con Urzua y Caqueo (2012), este concepto involucra aspectos de bienestar, satisfacción, alegría, estado de salud, equilibrio emocional, bienestar económico, entre otros factores que fortalecen el buen estado del sujeto en un espacio o dimensión de vida que proyecta y produce resultados positivos. Actualmente, con la presente crisis sanitaria, este concepto se ha visto vinculado a otras variables de tipo psicológicas que establecen relaciones directas con el concepto de bienestar y que permite a diversos investigadores, que lo utilicen de manera diversa, estableciendo un contacto directo con los reportes de salud del sujeto (Tordecilla, 2020, p.13).

Conductor. Se define como una profesión de amplia utilidad que satisface necesidades de transporte.

Cootranshuila. Representa la sigla de una cooperativa de transportadores del Huila, cuyo centro de operación principal es la ciudad de Neiva, con cubrimiento a diferentes partes del departamento del Huila.

Covid 19. Desde el estado de salud de las personas, la Covid-19 es considerada una de las enfermedades más letales para la humanidad, no solo por las afectaciones que produce en el cuerpo humano, también por las implicaciones que desata alrededor de todo un situación socioeconómica, porque lo obliga a encerrarse, aislarse para evitar contagios, situación que debilita la economía y los aspectos sociales, a lo que se ve enfrentada la sociedad con un conjunto de acciones o estrategias que propenden por el impulso y el sostenimiento individual y colectivo, causando estrés laboral y cientos de bajas relacionadas con la productividad y el empleo (Martinez, 2020, p. 3)

Crecimiento sostenible. Se define como la responsabilidad que tiene la sociedad de conseguir lograr un progreso económico que no termine con la salud de la población como consecuencia de la destrucción del medio ambiente. En este término se conserva toda clase

de recursos para mantener el equilibrio y generar desarrollo económico convencional del hombre, actualmente se presenta un desequilibrio que rompe con la salud y la calidad de vida de los seres humanos (Quiroga, 2021, p. 18).

Dimensiones de sostenibilidad. Son todos aquellos aspectos que deben considerarse para dar continuidad a las acciones y que éstas no afecten la capacidad de desarrollo futuro. (Gasparri, 2015, p.1).

Infraestructura sostenible. Hace referencia a equipamientos y sistemas destinados a prestar servicios esenciales para la sociedad como carreteras, puentes, central de telefonías entre otros aspectos que cumplen principios de sostenibilidad. (Bhattacharya; et, al., 2019)

Pandemia. En este estudio se involucra el término de pandemia como un fenómeno complejo que no es puramente natural, es altamente social, debido a que se debe combatir para poder sobrevivir y mantener condiciones de sostenibilidad en un medio de altas desigualdades en donde todas las sociedades, los gobiernos deben tomar medidas de protección para toda su población, con nuevos comportamientos higiénicos, tratamientos efectivos y medidas de salud pública. (McLennan & Kleberg, 2020).

Pasajero. De acuerdo con diversos conceptos, el término es definido desde el punto de vista del usuario de transporte, por lo que se describe como aquel sujeto que viaja o se traslada de un lugar a otro en un vehículo sin conducirlo.

Sostenibilidad

Representa el equilibrio que se genera a través de la relación armónica entre la sociedad y la naturaleza que lo rodea y de la cual es parte. Según, Daly H. (1990) define la sostenibilidad como la creación de conciencia ambiental en torno a la exploración con conciencia y producir recursos para que no se agoten. En resumen, es el equilibrio que se genera a través de la relación armónica entre sociedad y la naturaleza que lo rodea y de la cual hace parte.

Sustentabilidad. Es la cualidad que posee una especie, la cual permite el desarrollo de habilidades necesarias, para aprovechar los recursos en el entorno y que le permita llevar una vida de calidad.

Terminal de transporte. Es el punto donde se concentra una amplia cantidad de personas que viajan a diferentes lugares y utiliza diversidad de medios de transporte.

Transporte. De acuerdo con Ruiz (2007) “Por muy importantes que parezcan las empresas transportistas, su participación estará siempre supeditada a otros fines económicos o sociales. Debe quedar muy claro que el transporte es una variable derivada de otras necesidades principales y, por lo tanto, dinamiza la economía de una región”. En términos generales, este concepto se describe como el conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar; tiene relación con el desarrollo de otras actividades y eventos.

3.4 MARCO NORMATIVO

Conforman el marco legal del sector transporte, las disposiciones constitucionales, la legislación producto de la Constitución Política de 1991, los decretos, las leyes, y resoluciones que determinan funciones y competencias a las instituciones que hacen parte de este sector y que da paso a la implementación de políticas públicas e institucionales.

Constitución Política

La Constitución Política de Colombia 1991, es la base de todas las leyes que se promulgan en este país. fue publicada en la Gaceta Constitucional número 114 del jueves 4 de julio de 1991, y es conocida además como la Constitución de los Derechos Humanos.

De acuerdo a los artículos 21 y 100, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo, vías fluviales y el mar territorial con las limitaciones que establezca la ley. Por razones de interés publico

Código Nacional de Transporte Terrestre Ley 769 del 2002.

Por medio del cual se “regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”

Decreto 2171 de 1992

“Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden nacional.”

Ley 105 1993

“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”

Ley 336 de 1996.

"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Decreto 101 de 2000

“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”

Decreto 1079 De 2015

“Esta versión incorpora las modificaciones introducidas al Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte a partir de la fecha de su expedición”.

Decreto 348 De 2015

“Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”.

Dadas las circunstancias de la situación actual y la crisis que se ha venido acrecentando por causa de la Pandemia, el estado colombiano se ha visto obligado a emitir diferentes documentos entre los cuales encontramos decretos, protocolos, y demás documentos, que

además están relacionados directamente con el transporte de pasajeros intermunicipal, dados los protocolos de Bioseguridad y de distanciamiento social:

Decreto 417 del 17 de marzo del 2020

Presidencia. Por el cual se declara un Estado de Emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional

Decreto 420 del 18 de marzo del 2020

Min. Interior "Por el cual se imparten instrucciones para expedir normas en materia de orden público en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia de COVID19"

Decreto 457 del 18 de marzo de 2020

Min. Interior Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria general por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público. Se ordena el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas en Colombia y limitación total a la circulación de personas y vehículos en el territorio nacional a partir del 25 de marzo de 2020 hasta las 00:00 horas del 12 de abril de 2020, con sus excepciones.

Decreto 482 19 de marzo de 2020

Min. Transporte. Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia. Durante el estado emergencia se permite operar el servicio público de transporte automotor en la modalidad de pasajeros por carretera intermunicipal, con fines de acceso o de prestación de servicios salud, garantiza el servicio de transporte de carga que sea estrictamente necesarios y elimina algunos cobros de peajes.

Resolución 666 de 2020

Min. Salud y protección Social. Por medio de la cual se adopta el protocolo de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID – 19.

4. DISEÑO METODOLÓGICO

El presente capítulo describe la metodología seleccionada en el trabajo de investigación de la siguiente manera: comparación de los métodos cualitativo, cuantitativo; población y muestra; estrategias para analizar datos recolectados; análisis de entrevista y cuestionario; análisis de notas de campo y para finalizar presentación de instrumentos a utilizar en el proceso investigativo.

4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El paradigma investigativo para este trabajo, es de tipo de investigación mixto. En cuanto a la investigación con métodos mixtos, se ha establecido como el tercer paradigma, el cual presenta diversas características como la colección y análisis de datos cualitativos y cuantitativos, los cuales se entrelazan en un orden secuencial, con la premisa de lograr una comprensión más completa del problema de investigación; los tipos de métodos mixtos están relacionados de acuerdo a la forma como se utilizó cada método dentro de la investigación, estos se determinan como, diseño convergente paralelo, diseño convergente explicativo, diseño secuencial exploratorio, diseño inmerso, diseño transformativo y diseño multifase. (Valenzuela y Flores, 2012).

Desde estos referentes se analiza la investigación cualitativa y lo cuantitativo, para hacer claridad de su uso. De acuerdo con Cerda (2011), establece referencia que la investigación cualitativa hace alusión a caracteres, atributos o facultades no cuantificables que pueden describir, comprender o explicar los fenómenos sociales o acciones de un grupo o del ser humano. Así mismo, Hernández (2012), considera que la investigación cualitativa, no es el estudio de cualidades individuales e independientes; por el contrario, corresponde a un estudio integrado y por tanto constituye unas unidades de análisis.

Los autores referenciados anteriormente, describen el paradigma cualitativo de investigación, que puede concebirse como un grupo de técnicas de tipo interpretativo, que

permiten escudriñar en el mundo haciéndolo visible, transformándolo en representaciones observables como son anotaciones, grabaciones y documentos, por lo cual sus dos principales cualidades consisten en que es naturalista e interpretativa.

Desde el punto de vista hermenéutico, González (2013), refiere que, la investigación cualitativa aborda lo real en cuanto proceso cultural, desde una perspectiva subjetiva, con la que se intenta comprender e interpretar todas las acciones humanas, las vivencias, las experiencias, el sentir, con el fin de crear formas de ser en el mundo de la vida. Establece que la investigación cualitativa tiene como propósito la construcción de conocimiento sobre la realidad social, a partir de las condiciones particulares y la perspectiva de quienes la originan y la viven; por tanto, metodológicamente implica asumir un carácter dialógico en las creencias, mentalidades y sentimientos, que se consideran elementos de análisis en el proceso de producción y desarrollo del conocimiento con respecto a la realidad del hombre en la sociedad de la que forma parte.

Autores como Villegas y González (2011) afirman que, la naturaleza de la investigación cualitativa la conforma la vida cotidiana de las personas, las comunidades y la sociedad en general, de la misma manera, Blasco y Pérez (2007:25), citados por Ruiz (2011), plantean que la investigación cualitativa estudia la realidad en su contexto natural y cómo sucede, sacando e interpretando fenómenos de acuerdo con las personas implicadas.

De otra parte, Taylor y Bogdan (1987), citados por Blasco y Pérez (2007:25-27), por Ruiz (2011), consideran que el modelo de investigación cualitativa se puede distinguir por las siguientes características:

* Inductiva. Los investigadores desarrollan conceptos y comprensiones partiendo de pautas de los datos y no recogiendo datos para evaluar modelos, hipótesis o teorías preconcebidos. Los investigadores siguen un diseño de investigación flexible, comenzando sus estudios con interrogantes vagamente formuladas.

* Holística. Los escenarios o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como un todo. Se estudia a las personas en el contexto de su pasado y las situaciones actuales en que se encuentran.

* Los investigadores cualitativos son sensibles a los efectos que ellos mismos han creado sobre las personas que son objeto de su estudio. El investigador interactúa con los informantes de un modo natural y no intrusivo.

* El investigador cualitativo aporta sus propias creencias, perspectivas y predisposiciones. El investigador ve las cosas como si ellas estuvieran ocurriendo por primera vez. Nada da por sobreentendido, todo es un tema de investigación.

Por otra parte, para Martínez (2011), citados por Portilla, Rojas y Hernández (2014), afirma que la investigación cualitativa es interactiva, ya que el investigador se ve directamente influenciado, puesto que establece un vínculo cercano y empático con la población objeto de investigación, presentándose una interacción dialógica y comunicativa, lo que da lugar a una relación de sujeto investigador y sujeto a investigar y no una relación sujeta – objeto.

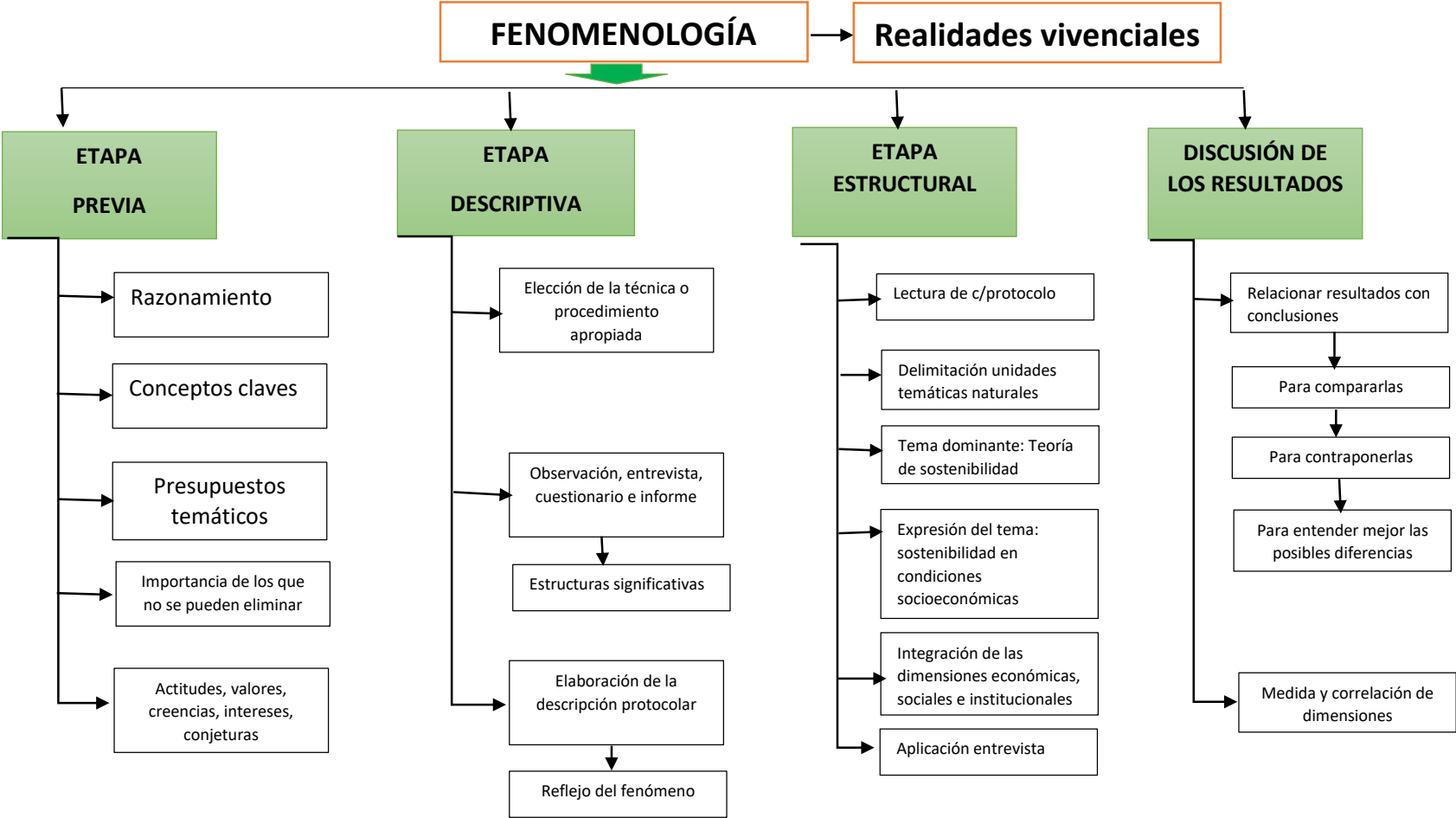
Para Hernández (2012), citados por Portilla, Rojas, et al. (2014), la investigación cualitativa es flexible, debido a que los métodos a emplear dependen del problema a investigar y de la forma como el investigador decida abordarlo. De otra parte, las autoras puntualizan que la investigación cualitativa es naturalista; es decir, se enfoca en la lógica propia de la realidad que se pretende analizar, sabiendo que, ésta viene de la construcción social que es creada a través de la interacción de los miembros que la conforman.

4.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de la presente investigación se toma como método el descrito, por el giro hermenéutico, puesto que se presenta la concepción de la situación en una nueva filosofía, una ciencia rigurosa, es decir, que se va a la esencia misma de las cosas para extraer fenómenos o información que puede servir para plantear conocimiento de interés que en este

caso está relacionado con las condiciones de sostenibilidad socioeconómica de los conductores de la empresa COOTRANSHUILA de la zona sur del departamento del Huila, que se enfrentan a difíciles situaciones como la pandemia por Covid 19, y que en ideas de Husserl hace referencia a la captación de lo general, por lo que se toma el lenguaje de símbolos la esencia del fenómeno; teniendo en cuenta que son situaciones difíciles, especialmente por la interrupción de sus actividades cotidianas y la ausencia de ingresos, o la misma escasez de pasajeros precisamente por el aislamiento y el distanciamiento físico, por riesgo a contagio.

Aunque se ha identificado claramente que existe una relación estrecha entre estos aspectos, se propone un modelo de estudio dentro de la fenomenología interpretativa. Bajo esta premisa, este fenómeno necesita de un abordaje interpretativo y un proceso inductivo, ya que no se tenía evidencia de postulados teóricos que describieran el fenómeno por la misma novedad de las circunstancias, la cual se analizará y se explorará, entonces, desde el abordaje cualitativo para dar inicio a la construcción de conocimiento. Para dar inicio al desarrollo del método fenomenológico seguido por Husserl en la fenomenología hermenéutica, se sigue en ir descubriendo las notas relacionadas entre sí por fundamentación a través de lo expuesto en el fenómeno estudiado (análisis de sostenibilidad socioeconómica en la población de conductores de la empresa Cootranshuila del sur del Huila), es decir, una comprensión intencional que da sentido a la depuración para develar la esencia, que en este caso es el análisis socioeconómico y que es construido por los conductores intermunicipales de Cootranshuila Ltda, en el Sur del Huila, en tiempo de pandemia, Covid – 19. Las fases del método fenomenológico se observan en la figura 1:



Fuente: Fuster, 2009

La gráfica anterior se puede describir en sus procesos de la siguiente manera: la etapa previa o etapa inicial, es comúnmente conocida como EPOJE, el cual implica poner entre paréntesis el saber natural y el naturalista; donde el primero de ellos significa el sentido común y el segundo la actitud de la ciencia positiva. Realizar el Epojé es llegar sin prejuicios ni preconcepciones que impidan conocer la verdad o realidad del fenómeno.

En lo que respecta a la segunda etapa, que es la etapa descriptiva, se realiza la descripción de las vivencias de los participantes de la investigación. Intervienen la disposición afectiva, la comprensión, la interpretación, el lenguaje entre otras. En lo que guarda relación con la fase de redacción, se constituye en el paso de lo descriptivo a la estructura fenoménica, y que para el caso de estudio es la “Sostenibilidad en condiciones socioeconómicas en tiempo de pandemia – COVID 19”. Y, por último, en una cuarta fase se describe el uso reflexivo del verbo, y en la cual se utilizan operaciones de verbo y se pasa de lo descriptivo a lo estructural en condición de sujeto investigador

4.3 TIPO DE MUESTREO

De acuerdo con Hernández (2014), la investigación mixta rige en un muestreo probabilístico. La muestra se define como el subconjunto de sujetos tomados de la población definida con características homogéneas. En la investigación científica, el tamaño de la muestra se estima de acuerdo a criterios de selección, de acuerdo con los métodos para estimar el tamaño, en donde lo fundamental se basa en la comprensión de los fenómenos y los procesos sociales en toda su complejidad.

El muestreo determinado para esta clase de investigación es el muestreo aleatorio simple, el cual es un subconjunto de la muestra elegida de una población más grande. Cada individuo se elige al azar y por pura casualidad, que para el caso de estudio son los conductores de Cootranshuila en el área intermunicipal en el sur del Huila, las cuales

varían las propiedades de los conceptos”, el muestreo se define durante la recolección de los datos de los participantes, debido a que se llega a la saturación teórica donde no surgen más categorías, propiedades, dimensiones o nuevas relaciones durante el análisis.

El muestreo tiene como finalidad llegar a la lógica de los conceptos determinados por medio de la codificación la cual puede ser abierta o axial, la codificación abierta identifica los conceptos y descubre en los datos sus propiedades y dimensiones. La categoría axial agrupa las subcategorías en una categoría y enlaza las categorías según propiedades y dimensiones.

4.4 PARTICIPANTES

4.4.1 Población

De acuerdo con los análisis de la investigación cualitativa, la población está conformada por el conjunto total de los sujetos de estudio, y para esta investigación, está compuesta por 118 conductores registrados en el listado de la empresa (p 28), tal como se mostró en el planteamiento del problema y que están vinculados laboralmente bajo Acuerdo suscrito entre el Ministerio de Trabajo, prorrogado a diciembre de 2020 y que a esa fecha contaba con 349 conductores de toda la empresa COOTRASHUILA.

4.4.2 Muestra

De acuerdo con Martínez, el tamaño de la muestra suele calcularse en función de la heterogeneidad de la distribución de la variable que se estudia en la población y los niveles de confianza y de precisión deseados. La elección propositiva o de juicio, por lo que no se fijan reglas para determinar el tamaño de la muestra, solo depende del propósito de estudio y de lo que resulta útil para lograrlo. El diseño del muestreo orienta la forma en la que empieza a buscarse a los participantes, pero su incorporación se hace de acuerdo con la información que va surgiendo en la realización del trabajo de campo.

Cuando se habla de saturación para el caso de la investigación cualitativa, este es considerado el punto en el cual se ha escuchado ya una cierta diversidad de ideas y cada entrevista u observación adicional no aparecen otra clase de elementos, mientras sigan apareciendo otras nuevas ideas.

De los 118 sujetos que forman parte de la población, se realiza una selección aleatoria simple, determinándose 51 de ellos, los cuales constituyen la muestra para el proceso de selección.

4.4.3 Criterios de inclusión

- Conductores de la empresa COOTRASHUILA del área intermunicipal del sur del departamento del Huila.
- Conductores de la empresa COOTRASHUILA LTDA, vinculados mediante contrato laboral según acuerdo del Ministerio de Trabajo y la empresa.
- Contrato laboral mayor a 1 año de trabajo.
- Conductores de la empresa COOTRASHUILA LTDA que dependen de un sustento diario y dedican sus actividades laborales al oficio únicamente de conducción.
- Aquellos conductores de la empresa COOTRASHUILA LTDA, que, mediante el consentimiento informado, aceptan participar en la investigación.

4.4.4 Criterios de exclusión

- Conductores que tienen vínculo laboral con otras empresas del municipio o del departamento del Huila.
- Conductores que no deseen participar en la investigación.
- Conductores que hayan sido desvinculados laboralmente de la empresa
- Propietarios de vehículos

- Conductores que no hayan aceptado participar de la investigación y no firman el consentimiento informado.

4.5 CATEGORÍAS PRINCIPALES DE ESTUDIO

4.5.1 Categoría Demográfica

Tabla 3

Categoría Demográfica

ELEMENTOS CLAVE	INDICADORES	PREGUNTAS
Edad	• Rangos de edad	¿Qué rango de edad tiene la población Objetivo
Lugar de Residencia	• Departamento	¿Dónde se ubica la población objeto de investigación?
Estrato Socioeconómico	• Nivel	¿A que estrato socioeconómico pertenece?

4.5.2 Categoría Sociocultural

Tabla 4

Categoría Sociocultural

ELEMENTOS CLAVE	INDICADORES	PREGUNTAS
Tipo de Familia	• Composición del hogar	¿Cuántos integrante tiene el hogar?
Nivel Educativo	• Escolaridad	¿Qué grados educativos ha cursado?

Capital social vinculante	• Número de asociaciones o grupos a los que pertenece. • Percepción de la existencia de beneficios por participar en asociaciones o gremios de transportadores. • Distribución de apoyos colectivos logrados como agremiación. • Conocimiento compartido entre los miembros de las agremiaciones. • Orgullo por pertenecer al gremio transportador.	¿Se encuentra asociado o afiliado a alguna cooperativa, precooperativa o gremio de conductores? ¿Considera benéfico el estar asociado a una organización de transportadores? ¿Con qué frecuencia recibe el producido del vehículo? ¿En caso de algún evento o situación de riesgo, recibe el apoyo de la agremiación? ¿Se difunden las características y beneficios que ofrece la asociación al grupo de los conductores?
Desarrollo Humano	• Fortalezas personales • Actitudes • Calidad de Vida • Condición laboral	¿Cómo está afrontando las dificultades económicas que le ha causado la crisis? ¿Qué fortalezas le han ayudado a superarse durante la pandemia COVID-19? ¿Cuándo espera que las cosas vuelvan a la normalidad en su gremio?

		¿Cuál cree que es el lado positivo de la situación que vivimos actualmente? ¿Qué tipo de apoyo le ha brindado la empresa, en época de pandemia? (Puede seleccionar varias) ¿Bajo qué tipo de contratación se encuentra vinculado a la empresa? ¿Cuántos son los años de experiencia como conductor de la empresa? ¿Qué afectación ha tenido por la pandemia del Covid 19? ¿Ha tenido síntomas asociados al COVID 19? ¿La empresa realizó el seguimiento respectivo en época de pandemia? ¿De los siguientes subsidios cual recibió por parte del estado? ¿La ayuda recibida del gobierno o de las Instituciones humanitarias/sociales ha sido suficiente para satisfacer sus necesidades básicas?
--	--	---

4.5.3 Categoría Institucional

Tabla 5*Categoría Institucional*

ELEMENTOS CLAVE	INDICADORES	PREGUNTAS
Institucional	• Imagen Corporativa • Apoyos y subsidios • Vinculación	¿Qué percepción tiene del gremio transportador? ¿Considera que usted es la imagen de la empresa Cootranshuila SA? ¿Ha recibido algún auxilio por parte de la empresa? ¿Cómo logro vincularse a la empresa Cootrashuila? ¿Quién es su empleador?

4.5.4 Categoría Económica

Tabla 6*Categoría Económica*

ELEMENTOS CLAVE	INDICADORES	PREGUNTAS
Ingresos	• Condición laboral • Ingresos Familiares • Planificación financiera • Endeudamiento	¿Trabaja actualmente? ¿Es propietario del vehículo en el que labora? ¿Qué tipo de salario recibe? ¿Cuál es el rango de sus ingresos?

		¿Cuántas personas generan ingresos económicos en su núcleo familiar? ¿Desarrolla otras actividades que generen ingresos, diferentes al sector transporte? ¿Cuenta con recursos económicos de reserva para enfrentar eventualidades? ¿A que tipos de préstamo acudió en el último año? ¿Durante la pandemia sus ingresos se han visto afectados? ¿En qué porcentaje se vieron afectados sus ingresos?
Gastos y Egresos	Aproximación de gastos	¿La vivienda en la que reside es propia, arrendada, hipotecada, prestada? ¿Cuánto gasta aproximadamente en la manutención familiar?

Fuente: Elaboración propia

4.7 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Entre las técnicas utilizadas para la realización del presente estudio, se encuentran las siguientes:

Revisión documental

De acuerdo con lo planteado por Rodríguez (2005) y Finol de Navarro y Nava de Villalobos (1993), es una actividad realizada para solucionar un problema a partir de una revisión sistemática de documentos escritos. Para los autores referenciados anteriormente, esta técnica trata de un tipo de trabajo, que utiliza el pensar reflexivo, el pensamiento lógico, el análisis y la síntesis, lo que permite desarrollar la capacidad creadora y de cuestionamiento propia del ser humano. De esta forma, el objetivo fundamental de la revisión documental, es la producción de conocimientos, los cuales se logran con la aplicación rigurosa de un proceso sistemático, reflexivo y crítico, basado en la observación de fuentes auténticas. El nuevo conocimiento generado a partir de la revisión documental, dada la naturaleza especial de este proceso, ligado fuertemente a la interpretación y a la descripción, se traduce en la explicación o descripción de una característica, esencia o funcionamiento de un hecho o un fenómeno (Finol de Navarro y Nava de Villalobos, 1996), que en el caso de esta investigación se traduce en las características socioeconómicas de sostenibilidad para un grupo de conductores de la empresa Cootranshuila S.A.

Esta técnica, tiene un carácter descriptivo, cuyas características esenciales son la recolección y discusión de los datos, el análisis y la interpretación de los mismos. El método de recogida de datos es específico, dada la naturaleza documental de las fuentes. En cuanto a la interpretación de los mismos, esta constituye una actividad fundamental sobre la que reposa una alta cuota del valor de la investigación.

Observación participante.

Goetz y LeCompte (1998), citados por (Campo, Aranda. 2009), consideran la observación participante como una práctica que consiste en vivir entre las personas que se analiza y estudia, llega a conocerlos, a reconocer su lenguaje y sus formas de vida a

través de una intrusa y continuada interacción con cada uno de ellos en la cotidianidad de su vida.

Los instrumentos de recolección de información, utilizados para este trabajo de investigación serán: la encuesta, el consentimiento informado.

El cuestionario

Representa un conjunto de preguntas relacionadas con una o más variables a medir. El contenido de las preguntas de un cuestionario es tan variado como los aspectos que mide. Básicamente se consideran dos tipos de preguntas: cerradas (Son aquellas que contienen opciones de respuesta previamente delimitadas. Pueden ser dicotómicas, es decir, con dos posibilidades de respuestas o incluir varias opciones de respuestas) y abiertas (No delimitan de antemano las alternativas de respuestas, por el cual el número de categorías de respuesta es muy elevado). Además de preguntas y categorías de respuestas, un cuestionario está formado básicamente por: presentación y/o introducción instrucciones inciertas a lo largo del mismo y agradecimiento final. Según Torres y Salazar (2014), los cuestionarios son un conjunto de preguntas sobre los hechos o aspectos que interesan en una investigación, es un instrumento fundamental para la obtención de datos.

Desde la perspectiva de Hernández, Fernández y Baptista (2006), un cuestionario es un conjunto de preguntas respecto a una o más variables a medir. Pueden contener dos tipos de preguntas cerradas y/o abiertas, las primeras contienen categorías u opciones de respuestas que han sido delimitadas por el investigador, pueden ser dicotómicas (dos opciones de respuesta) o incluir varias posibilidades de respuesta. Las preguntas abiertas por el contrario no delimitan de antemano las alternativas de respuesta, por consiguiente, el número de categoría de respuesta es infinito y varía de acuerdo a cada población.

De acuerdo con Arribas (2004), el cuestionario es un instrumento utilizado para la recogida de información, diseñado para poder cuantificar y universalizar la información y

estandarizar el procedimiento de la encuesta. Su finalidad es conseguir la comparabilidad de la información. Es una de las herramientas más utilizadas en investigación por sus bajos costos y el cual permite llegar a un mayor número de participantes y facilita el análisis, aunque también puede tener otras limitaciones que pueden restar valor a la investigación desarrollada.

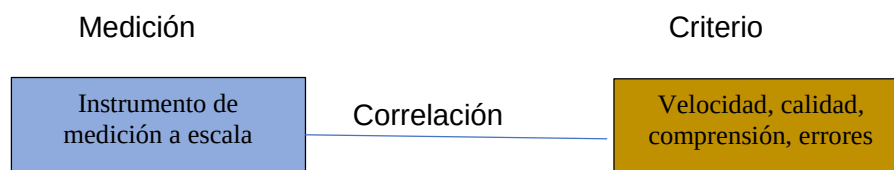
El cuestionario diseñado para conductores en este caso de estudio es una adaptación del propuesto por Rincón y Gil (2013) con preguntas adicionales acordes al contexto de la investigación. la validación del cuestionario que fue utilizado para la presente investigación tiene como característica la revisión de expertos, la cual cuenta con dos fases: la inicial y la final para establecer la debida ruta y alcanzar los objetivos propuestos.

4.8 VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

4.8.1 Validez

La validez de los resultados obtenidos, incluye características propias de la investigación mixta (cualitativa – cuantitativa) a través de contactos personales para cumplir con los objetivos, las metas y procesos para la realización. La validez del instrumento se obtuvo de acuerdo a la base de revisión del documento se realizó con el apoyo de docentes expertos en el campo de la investigación, el cual establece la manera como se mide la variable y las dimensiones de la misma, a la muestra obtenida de manera estadística se aplica cada dimensión que se ha construido y se analiza las correlaciones altas de los factores en especial entre ítems que miden una misma dimensión tal como lo establece Punch (2009).

En el siguiente esquema, se estima la validez de criterio



A continuación, se relacionan los docentes que participaron en la validez del documento.

Tabla 7

Relación de profesionales que validan los instrumentos

Docente	Institución	Cargo
Fernando Adolfo Fierro Celis	Universidad Surcolombiana	Docente Tiempo Completo

Fuente: Elaboración propia

4.8.2 Confiabilidad

La confiabilidad se plantea desde el mismo análisis socio económico para la sostenibilidad del grupo de conductores de la zona sur del departamento del Huila, las cuales busca indagar en aspectos que vienen desde las dimensiones: social, económica, institucional, que inciden en las distintas necesidades de la vida individual de los participantes en el estudio. La confiabilidad para el caso de estudio fue del 95%, que sumado al margen de error (5%) genera la aproximación al 100% tal como quedó descrito al establecer la fórmula de aplicación estadística para la obtención de la muestra cómo se evidencia a continuación:

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

4.9 PROCEDIMIENTO

El diseño metodológico, requiere de un completo empalme de las partes, por tal razón, se tiene en cuenta que el objetivo general esté hilado con el título dado a la investigación y a la vez con la problemática planteada y consecuente con los objetivos específicos, con el fin de poder señalar y describir todo el conjunto de términos, conceptos y teorías que conducen al objetivo del caso de estudio.

De igual forma, la descripción metodológica y la definición del tipo de enfoque, relacionado con los instrumentos necesarios e indispensables para obtener los resultados que son el aporte a la labor de estudio emprendida. Precisamente, se trata de un tipo de investigación Mixta en la cual lo cualitativo y lo cuantitativo funcionan paralelamente, con un diseño No experimental, porque además de indicar los factores que se presentan para el estudio, describe la manera cómo actúan en un proceso de interacción para dar solución a una necesidad presente en la población o sujetos de estudio, es decir los conductores de la empresa Cootranshuila S.A de la zona sur del departamento del Huila.

Se transfirieron los valores registrados en la encuesta, las cuales van en una escala a un archivo matriz de un programa o software de la plataforma Estadísticas SPSS para la elaboración del formulario, porque genera datos estadísticos que van desde la media, la varianza, la desviación estándar y cuando ya se tienen los datos involucrados en este programa, se realizan los análisis de acuerdo al comportamiento de las variables. Este procedimiento, permite explorar los datos, es decir analiza de forma descriptiva los datos por cada una de las variables y los visualiza. Al final del instrumento, el encuestado identifica una pregunta elaborada como opción o alternativa de solución al problema que se presenta.

4.9.1 Análisis de información de la encuesta dirigida a conductores de Cootranshuila Zona Sur.

4.9.1.1 Informe Estadístico 2021

A continuación, se realiza el informe estadístico de las 37 preguntas y 51 encuestas aplicadas a conductores de Cootranshuila Zona Sur, con el objetivo de analizar el estado socioeconómico de estos conductores de transporte intermunicipal en el sur del departamento del Huila durante la pandemia del Covid-19. Los resultados obtenidos dan cuenta de las distintas problemáticas y situaciones que atraviesan los conductores de esta organización y que afectan las condiciones sociales, económicas y por ende, su calidad de vida.

Es importante mencionar que, inicialmente, se realizará un análisis descriptivo de frecuencia por cada una de las preguntas y luego, se llevará a cabo un cruce de tablas que permita identificar los factores que determinan las dimensiones económicas, institucional, social y procesos desarrollados relevantes para la sostenibilidad en la vida de los conductores de la empresa Cootranshuila.

4.9.1.2 Información General

Figura 5

Estrato socioeconómico

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	25	49,0	49,0	49,0
	2	24	47,1	47,1	96,1
	3	2	3,9	3,9	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

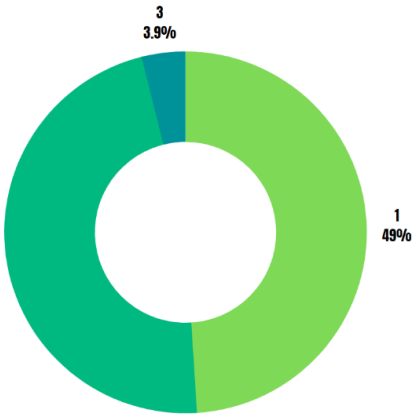


Figura 5. De acuerdo con las encuestas aplicadas, el 49% de los encuestados corresponde al estrato 1, el 47,1% al estrato 2 y el 3,9% al estrato 3.

Figura 6

Edad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	18-30	2	3,9	3,9	3,9
	31-43	13	25,5	25,5	29,4
	43-55	28	54,9	54,9	84,3
	Más de 55	8	15,7	15,7	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

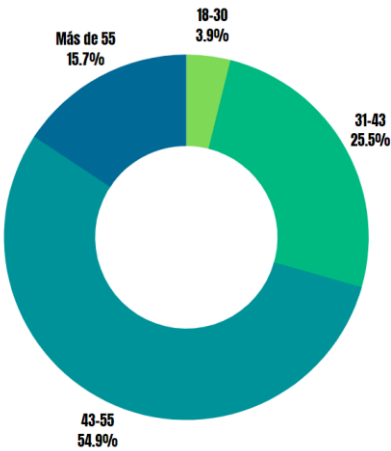


Figura 6. El 54,9% de los encuestados se encuentra entre los 43 y 55 años. Por otra parte, el 25,5% hace parte del grupo de los 31 a 43 años. En este mismo sentido, el 15,7% de los conductores que contestaron la encuesta son mayores de 55 años y el 3,9% se encuentra entre los 18 a 30 años.

Figura 7

Estado civil

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Soltero	5	9,8	9,8	9,8
	Casado	12	23,5	23,5	33,3
	Unión libre	26	51,0	51,0	84,3
	Divorciado/separado	8	15,7	15,7	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

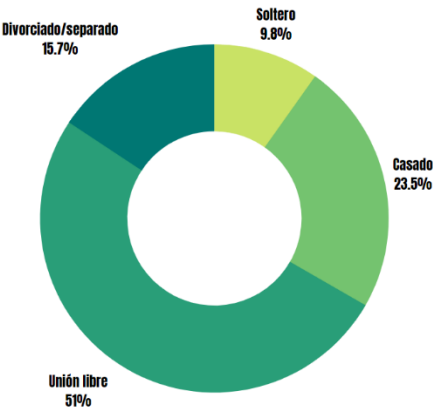


Figura 7. El 51% de las personas encuestadas (conductores de Cootranshuila) se encuentran en unión libre, seguido de los casados (as) que corresponde a un 23,5%. Por otra parte, se ubican los divorciados/separados con un 15,7% y los solteros con un 9,8%.

Figura 8

Nivel educativo

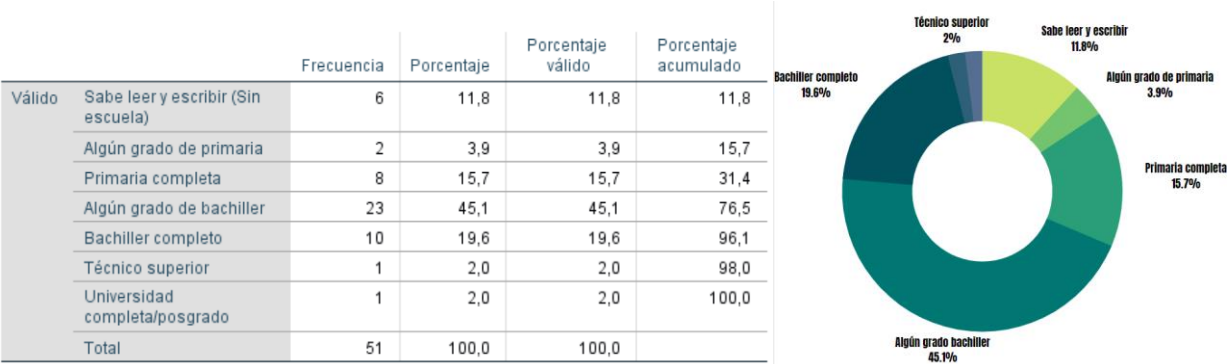


Figura 8. El nivel educativo más alto de los conductores de Cootranshuila es del 45,1% correspondiente a algún grado de bachiller, continuada por la posición del bachillerato completo con el 19,6%. Esta cifra es seguida por la primaria completa con un 15,7%. En este mismo sentido, un 11,8% afirma saber leer y escribir (sin escuela) y un 3,9% realizó algún grado de la primaria.

Figura 9

Condición laboral

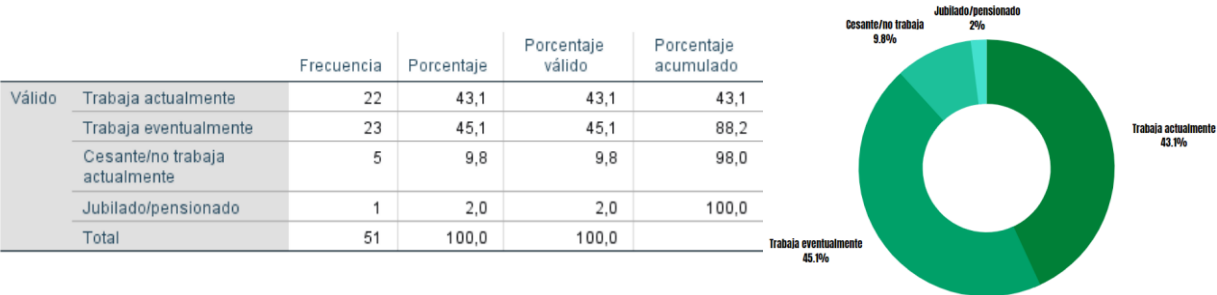


Figura 9. De los conductores encuestados de Cootranshuila, el 45,1% afirmó trabajar eventualmente, seguido por el 43,1% que manifestó estar trabajando actualmente. Mientras tanto, el 11,8% de estos, advirtió encontrarse cesante o jubilado o pensionado dentro de su condición laboral

Figura 10

Categoría de ocupación

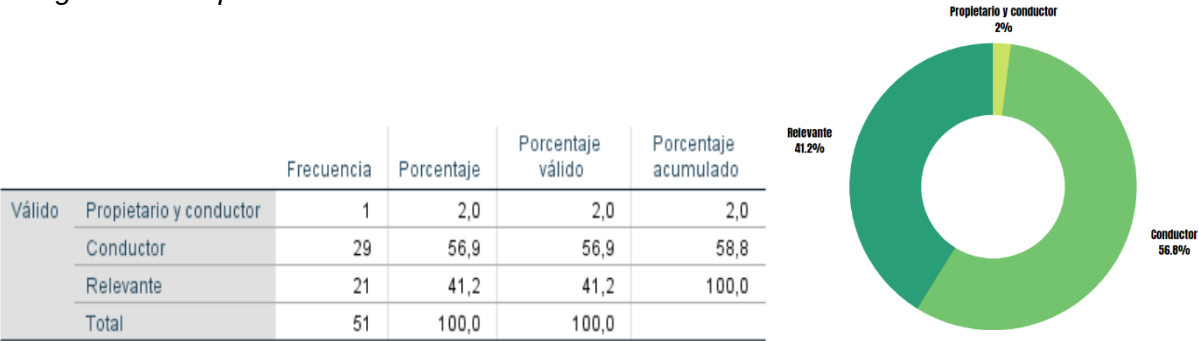


Figura 10. De acuerdo con el objetivo de esta encuesta, el 56,9% de los encuestados se dedican a la conducción, seguido por la categoría relevante con un 41,2%. Por otra parte, solo el 2% de los encuestados afirma ser propietario y dedicarse al servicio de conducción.

Figura 11

Composición del hogar

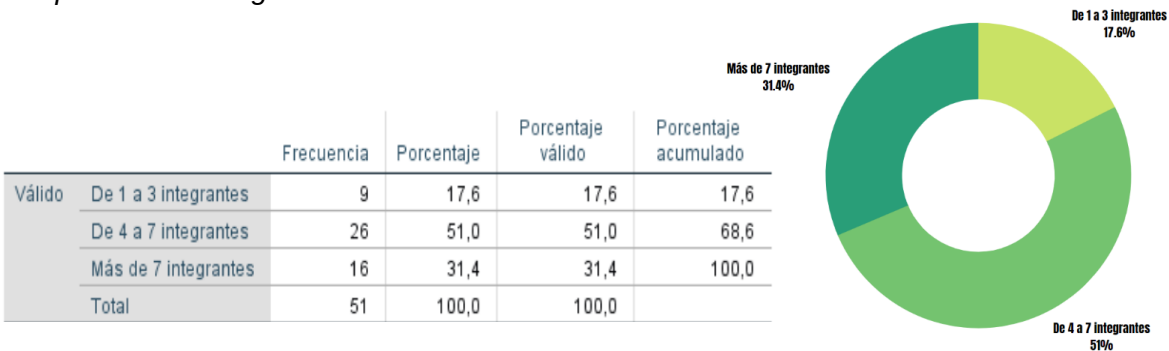


Figura 11. La composición de los hogares es otro de los factores a evaluar en esta encuesta. El 51% de los conductores encuestados afirman que su hogar lo componen

entre 4 a 7 integrantes. De la misma forma, el 31,4% advierte que son más de 7 integrantes lo que componen el hogar. Solo el 17,6% dice tener entre 1 y 3 integrantes dentro de su hogar.

Figura 12

N° personas que trabajan en el hogar

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	27	52,9	52,9	52,9
	2	17	33,3	33,3	86,3
	3	7	13,7	13,7	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

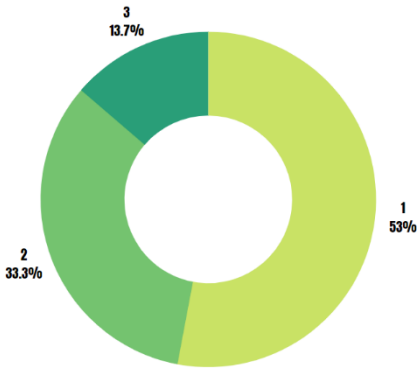


Figura 12. El número de personas que trabajan en los hogares de los conductores encuestados se describe así: en el 52,9% de los casos, solo trabaja una persona. El 33,7% de los hogares trabajan solo 2 personas y en el 13,7% trabajan 3 personas en el hogar.

Figura 13

N° beneficiarios seguridad social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	11	21,6	21,6	21,6
	2	7	13,7	13,7	35,3
	3	17	33,3	33,3	68,6
	4	14	27,5	27,5	96,1
	Ninguno	2	3,9	3,9	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

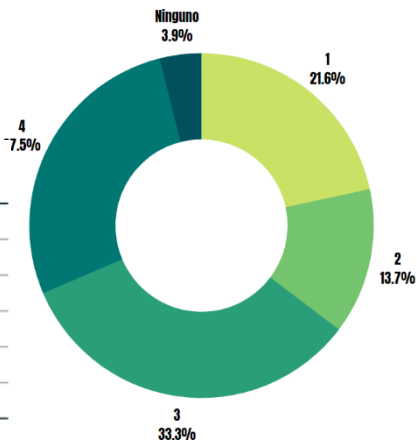


Figura 13. Por otra parte, en el 33,3% de los hogares son 3 el número de personas beneficiarias al régimen de seguridad social. En ese mismo sentido, el 27,5% correspondiente a 4 personas que se encuentran beneficiarias, seguido por el 21,6% que corresponde a 1 persona beneficiaria al régimen.

Figura 14

N° beneficiarios seguridad social familiar

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	25	49,0	49,0	49,0
	2	8	15,7	15,7	64,7
	3	1	2,0	2,0	66,7
	Ninguno	17	33,3	33,3	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

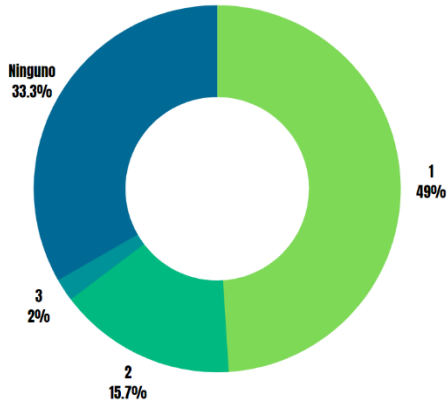


Figura 14. En los hogares de los conductores, en el 49% de los casos solo 1 persona es beneficiaria a la seguridad familiar. No obstante, el 33,3% de las personas encuestadas afirmó no tener ningún beneficiario a seguridad familiar en su hogar. El 15,7% de los conductores advirtió que en hogar son solo 2 personas beneficiarias al sistema de seguridad familiar.

Figura 15

N° beneficiarios de ayudas del gobierno

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	19	37,3	37,3	37,3
	2	1	2,0	2,0	39,2
	4	1	2,0	2,0	41,2
	Ninguno	30	58,8	58,8	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

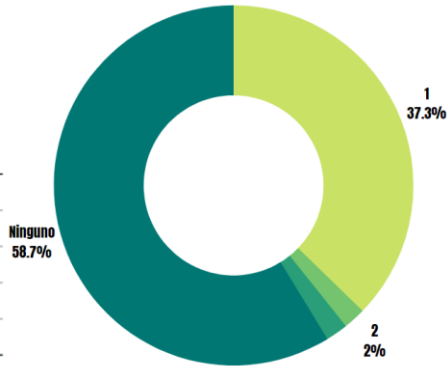


Figura 15. De acuerdo con la encuesta, el 58,8% de los encuestados afirmó que dentro de su grupo familiar ninguno recibe ayudas del gobierno. Por su parte, el 37,3% advierte que solo una persona de su grupo familiar recibe ayuda por parte del gobierno.

Figura 16

Rango de ingresos aproximado

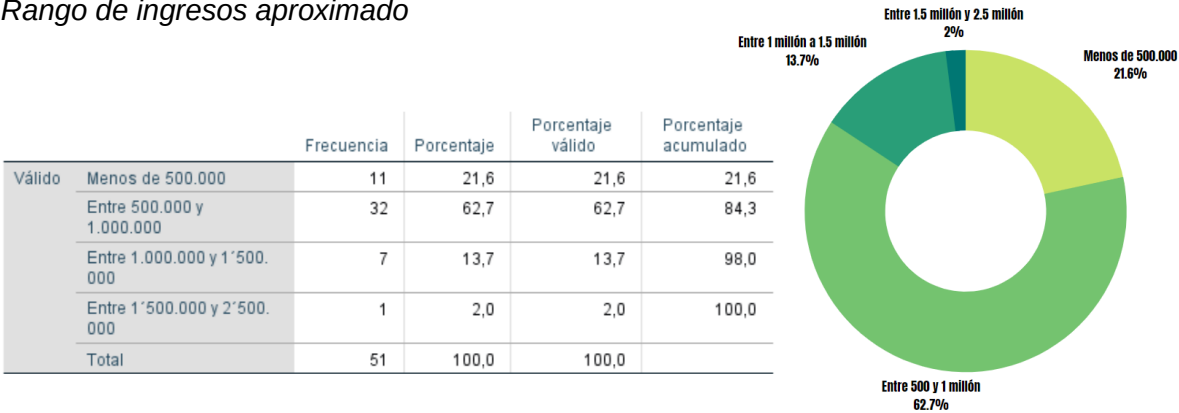


Figura 16. El rango aproximado de ingreso de los conductores de Cootranshuila se describe así: el 62,7% de los encuestados percibe entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos; en este mismo sentido, el 21,6% de los conductores recibe menos de \$500.000 pesos. Por otra parte, el 13,7% percibe ingresos entre \$1.000.000 y \$1.500.000 pesos.

Figura 17

Gastos Aproximados

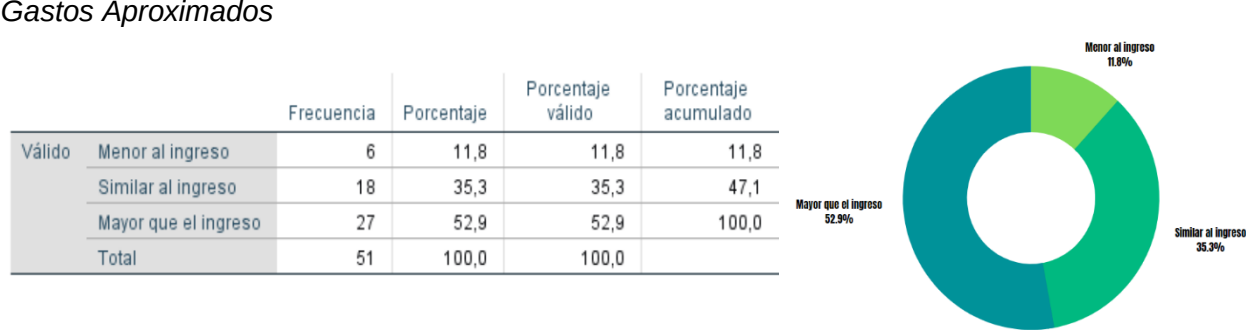


Figura 17. De acuerdo con los conductores encuestados, se puede inferir que el 52,9% tiene gastos mayores que el ingreso, el 35,3% tiene gastos similares a sus ingresos, mientras tanto, el 11,8% afirmó tener gastos menores que sus ingresos.

Figura 18

Tenencia de vivienda

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Propia	8	15,7	15,7	15,7
	Arrendada	29	56,9	56,9	72,5
	Hipotecada	7	13,7	13,7	86,3
	Prestada	6	11,8	11,8	98,0
	Otras	1	2,0	2,0	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

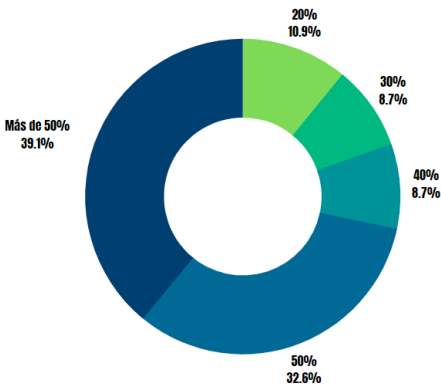


Figura 18. En cuanto a la tenencia de vivienda, el 56,9% de los encuestados afirmó tener vivienda arrendada, el 15,7% advierte sobre la tenencia de vivienda propia. En este mismo sentido, el 13,7% de los conductores encuestados dice tener la vivienda hipotecada, mientras que el 11,8% vive en vivienda prestada.

Figura 19

Durante la pandemia sus ingresos se han visto afectados

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	46	90,2	90,2	90,2
	No	5	9,8	9,8	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

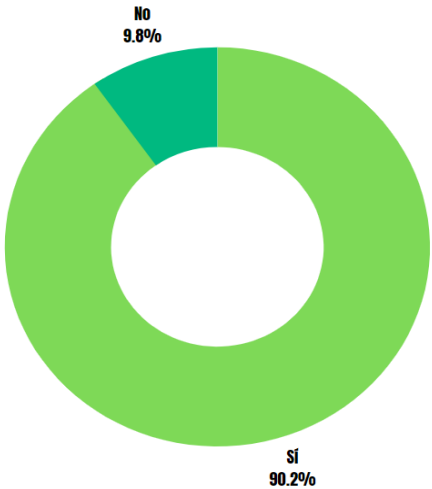


Figura 19. El 90% de los conductores encuestados afirmó que sus ingresos fueron afectados durante la pandemia de COVID-19, por su parte, el 9,8% dijo que la pandemia no había afectado sus ingresos normales.

Figura 20

Porcentaje de afectación de los ingresos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	20%	5	9,8	10,9	10,9
	30%	4	7,8	8,7	19,6
	40%	4	7,8	8,7	28,3
	50%	15	29,4	32,6	60,9
	Más del 50%	18	35,3	39,1	100,0
	Total	46	90,2	100,0	
Perdidos	Sistema	5	9,8		
Total		51	100,0		

Figura 20. La afectación causada por el COVID-19 a los ingresos de los conductores se ve representada así: el 39,1% de los conductores afirmó que sus ingresos se vieron afectados en más del 50% durante la pandemia. En ese mismo sentido, el 32,6% advirtió que la afectación de sus ingresos, debido a la pandemia, fue del 50%.

Figura 21

¿Cómo se vinculó a la empresa Cootrashuila?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bolsa de empleo	8	15,7	15,7	15,7
	Recomendación	32	62,7	62,7	78,4
	Anuncio publicitario	2	3,9	3,9	82,4
	Relevos	9	17,6	17,6	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

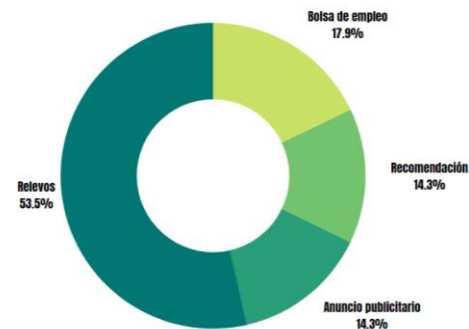


Figura 21. En el estudio realizado se indagó sobre cómo se vinculó el conductor a la empresa, se encontró que el principal motivo es la recomendación con el 62,7%. Asimismo, otra de las formas de vinculación a la empresa Cootranshuila fue a través de los relevos con el 17,6% seguido de las bolsas de empleo con un 15,7%.

Figura 22

Tipo de contrato

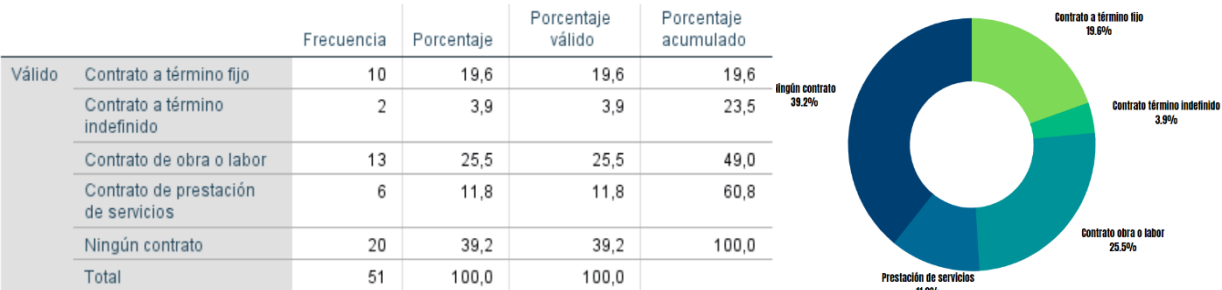


Figura 22. Con respecto al tipo de contrato que tienen los conductores de Cootranshuila, se puede mencionar que el 39,2% no ostenta ningún tipo de contrato y solo el 25,5% evidencia contrato por obra o labor. Por otra parte, el 19,6% dijo tener contrato a término fijo. En ese mismo sentido, por contrato de prestación de servicio se encuentran el 11,8% de los conductores encuestados.

Figura 23

Empleador

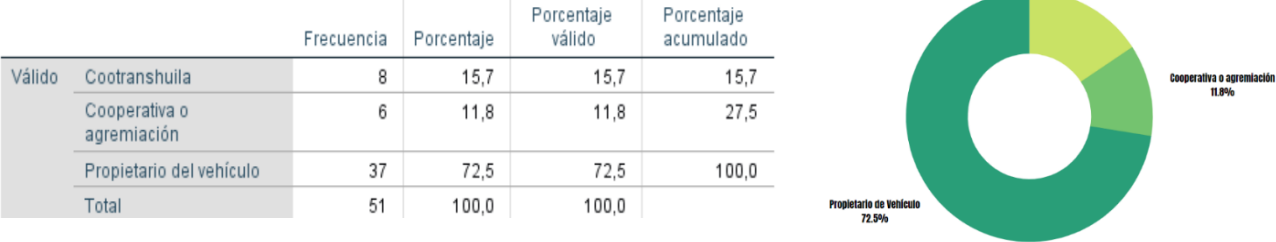


Figura 23. El empleador de los conductores encuestados se detalla de la siguiente manera: el 72,5% es el propietario o dueño del vehículo, el 11,8% la cooperativa o agremiación. Por su parte, el 15,7% el empleador directo es Cootranshuila.

Figura 24

Salario

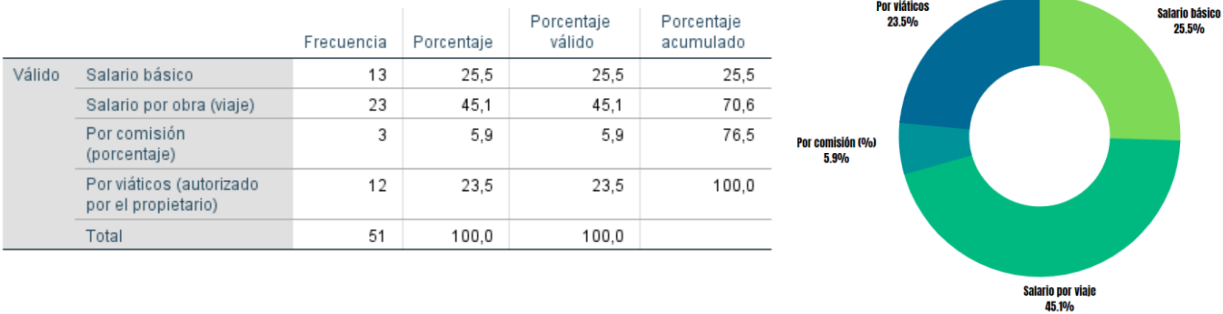


Figura 24. El tipo de salario que ostentan los conductores, en su mayoría, es por obra (viaje) con un 45,1%. Seguido, principalmente, por el salario básico que corresponde a un 25,5% y por viáticos (autorizado por el propietario del vehículo) en un 23,5%.

Figura 25

Años de experiencia como conductor de la empresa

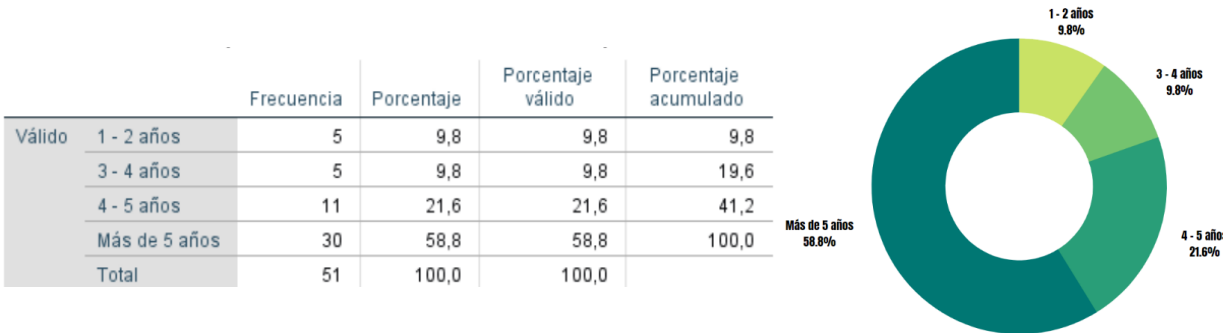


Figura 25. El 58,8% de los conductores encuestados, afirmó tener más de 5 años de experiencia como conductor de la empresa. En ese mismo sentido, el 21,6% declaró tener entre 4 a 5 años de experiencia con la empresa Cootranshuila. El restante 19,6% advirtió tener entre 1 y 4 años de experiencia como conductor de la empresa.

Figura 26

Recursos económicos de reserva para enfrentar eventualidades

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Ahorros	9	17,6	17,6	17,6
	Prestamos familiares	17	33,3	33,3	51,0
	Tarjetas de crédito	4	7,8	7,8	58,8
	Emergente cooperativa	4	7,8	7,8	66,7
	Prestamos de la empresa	2	3,9	3,9	70,6
	Adelanto salarial	7	13,7	13,7	84,3
	Ninguno	8	15,7	15,7	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

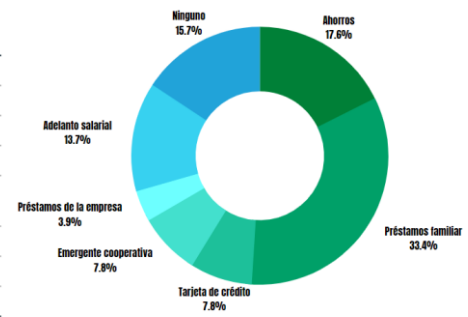


Figura 26. Los recursos económicos que utilizan los conductores de Cootrashuila para enfrentar las eventualidades vienen, principalmente, de préstamos familiares (33,3%), seguido de ahorros propios con un 17,6%. Por otra parte, los conductores afirman no tener recursos económicos de reserva para enfrentar eventualidades (15,7%) y solicitan adelanto salarial en un 13,7%. Los demás conductores, afirmaron utilizar tarjetas de crédito (7,8%), recursos emergentes de cooperativas (7,8%) y préstamos de la empresa (3,9%).

Figura 27

Otras actividades de generación de ingresos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	7	13,7	13,7	13,7
	No	44	86,3	86,3	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

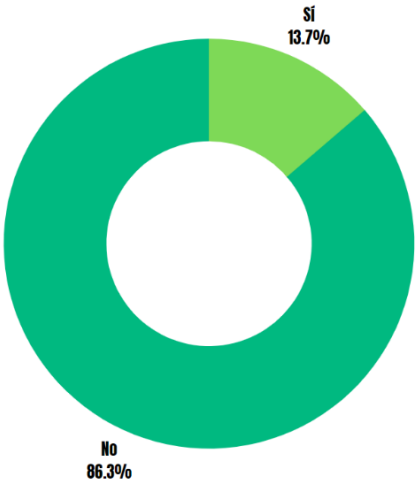


Figura 27. De acuerdo con la encuesta realizada, el 86,3% de los conductores de Cootrashuila de la zona sur no realizan otras actividades de generación de ingresos extra. Por otra parte, el 13,7% afirmó si estar realizando actividades que les generen otros ingresos.

Figura 28

Tipos de prestado a los que acudió en el último año

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Entidades financieras	7	13,7	13,7	13,7
	Prestamos informales	29	56,9	56,9	70,6
	Cooperativas de ahorro y crédito	2	3,9	3,9	74,5
	Ninguno	13	25,5	25,5	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

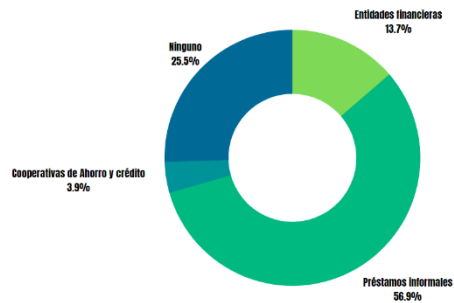


Figura 28. El tipo de préstamos al que más acuden los conductores de Cootranshuila S.A en el último año es al préstamo informal representado en un 56,9%. Por otra parte, el 25,5% no acude a ningún tipo de préstamo y el 13,7% se dirige a entidades financieras. Una pequeña parte de ellos utiliza a las cooperativas de ahorro y crédito como mecanismo de préstamo (3,9%).

Figura 29

Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila S.A

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	19	37,3	37,3	37,3
	No	32	62,7	62,7	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

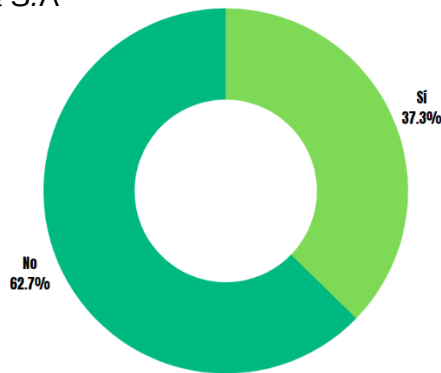


Figura 29. Ante la pregunta sobre la imagen de la empresa, el 62,7% afirmó no sentirse identificado con la imagen de la empresa Cootranshuila. Mientras tanto, el 37,3% dice considerarse la imagen de la empresa.

Figura 30

Percepción del gremio transportador

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Buena	18	35,3	35,3	35,3
	Regular	21	41,2	41,2	76,5
	Mala	12	23,5	23,5	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

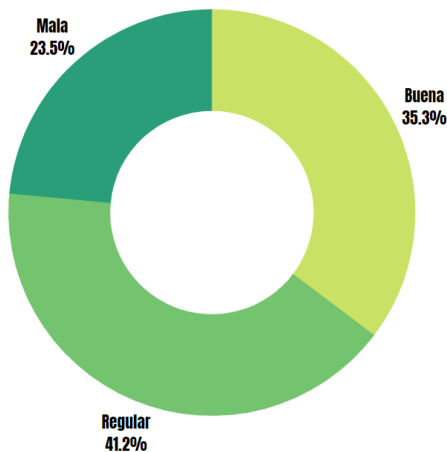


Figura 30. La percepción que los conductores tienen sobre el gremio transportador es regular para el 41,2% de los encuestados. En ese mismo sentido, el 35,3% afirmó tener una buena percepción sobre este gremio. Sin embargo, el 23,5% advirtió tener una percepción mala sobre el gremio de transporte.

Figura 31

Auxilios por parte de la empresa

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	5	9,8	9,8	9,8
	No	46	90,2	90,2	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

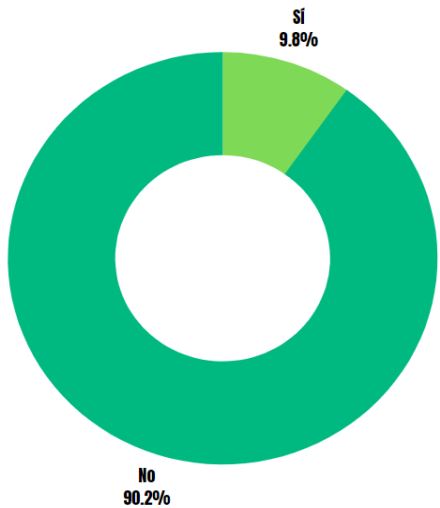


Figura 31. El 90,2% de los conductores encuestados afirmó no haber recibido auxilios por parte de la empresa, no obstante, el 9,8% advirtió si recibir algún tipo de auxilios por parte de la empresa.

Figura 32

Síntomas de Covid 19

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	27	52,9	52,9	52,9
	No	24	47,1	47,1	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

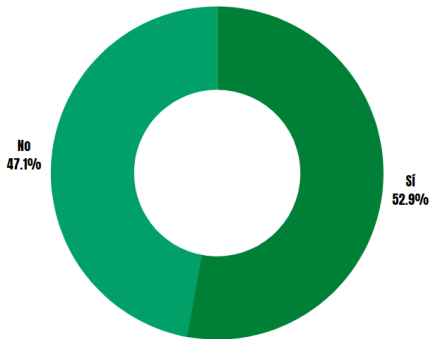


Figura 32. De acuerdo con la encuesta, los conductores afirmaron en un 52,9% haber tenido síntomas de COVID-19. Mientras tanto, el 47,1% afirmó no haber presentado síntomas de esta enfermedad.

Figura 33

Seguimiento de la empresa

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Salud personal y familiar	10	19,6	19,6	19,6
	Economía	5	9,8	9,8	29,4
	Afectaciones psicológicas	1	2,0	2,0	31,4
	Ninguno	35	68,6	68,6	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

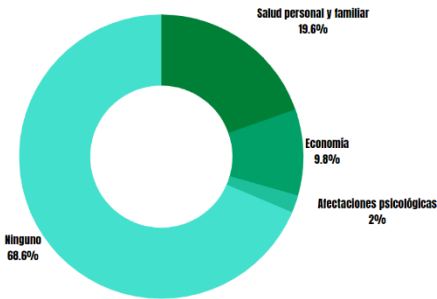


Figura 33. Con respecto al seguimiento que hace la empresa a sus conductores, los resultados obtenidos reflejan que en el 68,6% de los casos, Cootranshuila no hace ningún tipo de seguimiento. Por otra parte, el 19,6% de los conductores afirmó que la empresa hace seguimiento a la salud personal y familiar y el 9,8% a su economía. El 2% de los encuestados dijo que la empresa hacía seguimiento a sus afectaciones psicológicas.

Figura 34

Afectaciones generadas por la pandemia COVID 19

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Pérdidas familiares	20	39,2	39,2	39,2
	Contagios	14	27,5	27,5	66,7
	Pérdida laboral	12	23,5	23,5	90,2
	Afectaciones en la salud	1	2,0	2,0	92,2
	Disminución de ingresos	3	5,9	5,9	98,0
	Otro	1	2,0	2,0	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

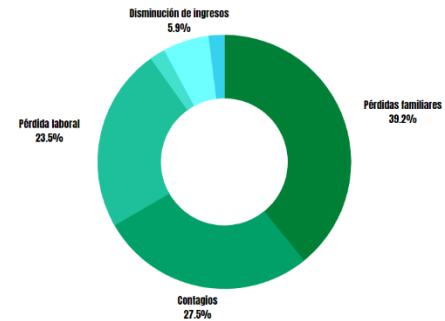


Figura 34. Las afectaciones que más presentaron los conductores encuestados fueron pérdidas familiares representadas en un 39,2%, seguido por los contagios en un 27,5%. Es importante mencionar que otra de las afectaciones que presentaron estas personas fue la pérdida laboral (23,5%) y disminución de los ingresos (5,9%).

Figura 35

¿Cómo afronta las dificultades económicas de la crisis?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Busco otra alternativa laboral	15	29,4	29,4	29,4
	Cambio de localidad	5	9,8	9,8	39,2
	Emprendió un negocio	8	15,7	15,7	54,9
	Se apegó más al sector	17	33,3	33,3	88,2
	Ninguno	6	11,8	11,8	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

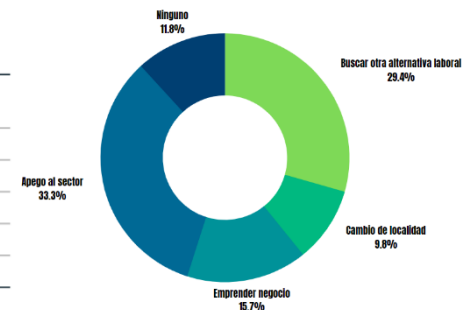


Figura 35. Los conductores encuestados manifestaron que la manera de afrontar las dificultades económicas generadas por la crisis del COVID-19 fue apegarse más al sector (33,3%) y buscar otra alternativa laboral (29,4%). Por otra parte, el 15,7% de los encuestados indicaron que emprendieron un negocio y el 11,8% no realizaron ningún tipo de actividades para afrontar las dificultades económicas generadas por la crisis.

Figura 36

¿Cuándo espera que todo vuelva a la normalidad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	6 meses a 1 año	5	9,8	9,8	9,8
	1 año a 2 años	9	17,6	17,6	27,5
	2 años a 3 años	26	51,0	51,0	78,4
	Nunca	11	21,6	21,6	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

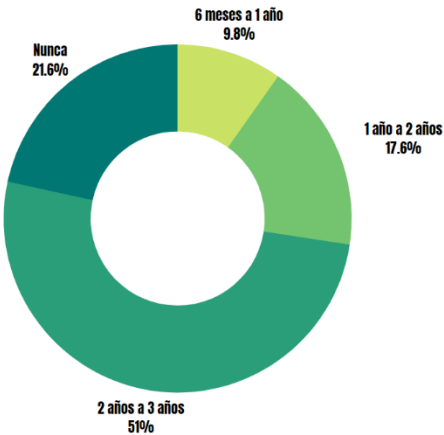


Figura 36. De acuerdo con la encuesta realizada a los conductores de Cootranshuila zona sur, el 51% afirmaron que esperan que la normalidad en su gremio vuelva entre 2 a 3 años. Asimismo, el 21,6% afirmó que nunca volverá la normalidad a su gremio. El 17,6% de los encuestados estima que la normalidad en su gremio volverá entre 1 a 2 años siguientes. Solo el 9,8% indicó que su gremio estará en la normalidad entre los 6 meses a 1 año.

Figura 37

Fortalezas que le han ayudado a superarse durante la pandemia

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Perseverancia	24	47,1	47,1	47,1
	Empatía	4	7,8	7,8	54,9
	Solidaridad	9	17,6	17,6	72,5
	Confianza	12	23,5	23,5	96,1
	Adaptación al cambio	2	3,9	3,9	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

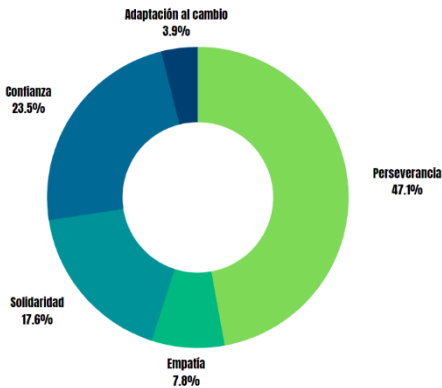


Figura 37. Las fortalezas que los conductores de Cootranshuila identificaron dentro de las cuales les ayudó a superar la pandemia, se describe así: el 47,1% afirmó la perseverancia como principal fortaleza, seguido de la confianza en sí mismo (23,5%) y la

solidaridad (17,6%). Otro grupo de encuestados identificó la empatía (ponerse en los zapatos del otro) con el 7,8% y, finalmente, la adaptación al cambio con un 3,9%.

Figura 38

Lado positivo de la situación en que vivimos actualmente

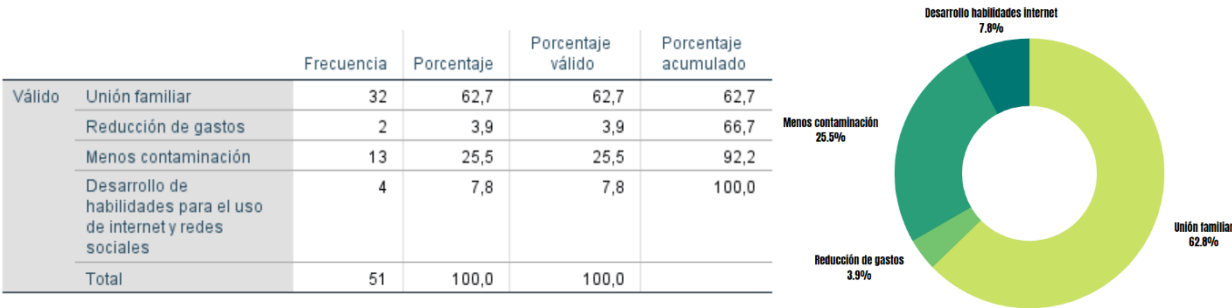


Figura 38. Los conductores encuestados manifestaron que el lado positivo de la situación que vivimos actualmente por cuenta de la crisis de la pandemia por COVID-19 es la unión familiar con un 62,7%, seguido por la menor contaminación en un 25,5% y un restante del 11,7% que afirmó que hubo reducción de gastos y desarrollo de habilidades para el uso de internet y redes sociales.

Figura 39

Tipos de apoyo brindado por la empresa

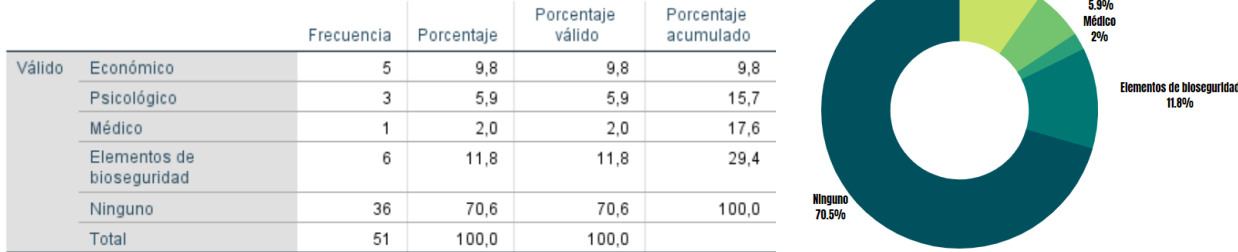


Figura 39. El 70,6% de los conductores encuestados afirmaron que, en época de pandemia, no habían recibido ningún apoyo por parte de la empresa Cootranshuila. El

11,8% mencionó que el apoyo recibido fue con elementos de bioseguridad. Mientras tanto, 9,8% indicó que recibió apoyo económico, el 5,9% apoyo psicológico y solo el 2% apoyo médico durante la crisis de la pandemia.

Figura 40

Subsidios recibidos por parte del estado.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Ingreso solidario	11	21,6	21,6	21,6
	Prestación al Cesante	6	11,8	11,8	33,3
	Bono alimentación estudiantil	6	11,8	11,8	45,1
	Ninguno	28	54,9	54,9	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

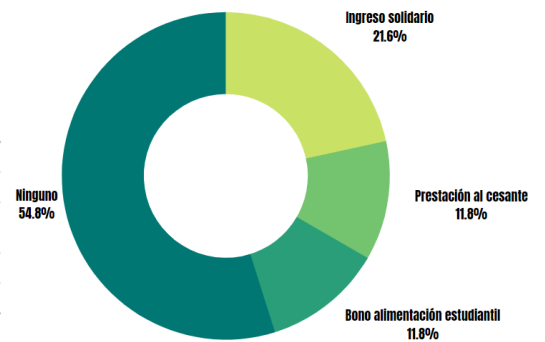


Figura 40. Del total de los encuestados, el 54,9% indicó no haber recibido ningún subsidio por parte del Estado. El 21,6% afirmó haber recibido el ingreso solidario, seguido por el bono de alimentación estudiantil (11,8%) y la prestación al cesante (11,8%).

Figura 41

Las ayudas recibidas por parte del gobierno son suficientes para satisfacer sus necesidades básicas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	51	100,0	100,0	100,0



Figura 41. Es importante mencionar esta cifra dado que el 100% de los conductores de Cootranshuila de servicio intermunicipal zona sur afirmó que las ayudas recibidas por el gobierno no son suficientes para satisfacer sus necesidades básicas.

Figura 42

Afiliado o asociado a alguna cooperativa, precooperativa o gremio de conductores.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	5	9,8	9,8	9,8
	No	46	90,2	90,2	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

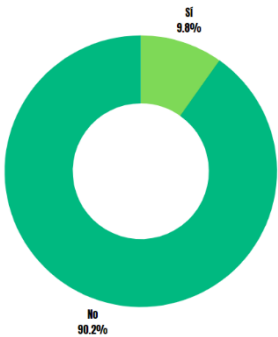


Figura 42. El 90,2% de los conductores encuestados afirmó no encontrarse asociado o afiliado a alguna cooperativa, precooperativa o gremio de conductores, sin embargo, el 9,8% advirtió si estar asociado a alguna de estas organizaciones.

Figura 43

¿Considera importante estar asociado a una organización de transportadores?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	17	33,3	33,3	33,3
	No	34	66,7	66,7	100,0
	Total	51	100,0	100,0	

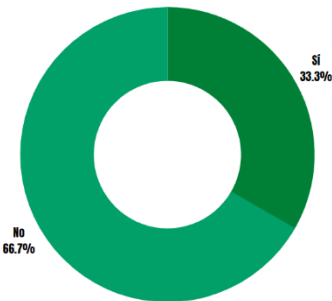


Figura 43. El 66,7% de los conductores encuestados manifestó no considerar importante el estar asociado a una organización de transportadores. Por su parte, el 33,3% de esta población advirtió su interés de si estar asociado a una organización de este tipo.

Figura 44

Apoyo de la agremiación

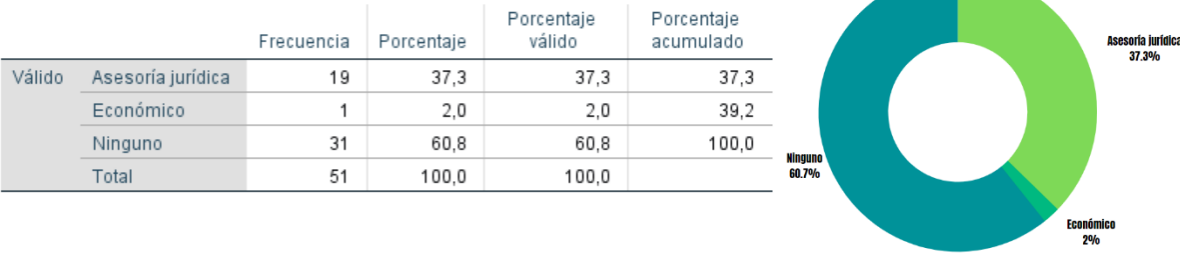


Figura 44. El 60,8% de los encuestados afirmó que, en caso de algún evento o situación de riesgo, no recibe ningún apoyo de la agremiación de la cual hace parte. Además, el 37,3% indicó recibir asesoría por parte de esta agremiación en temas jurídicos y el 2% en temas económicos.

Figura 45

¿Se han desarrollado propuestas como agremiación para beneficio colectivo?

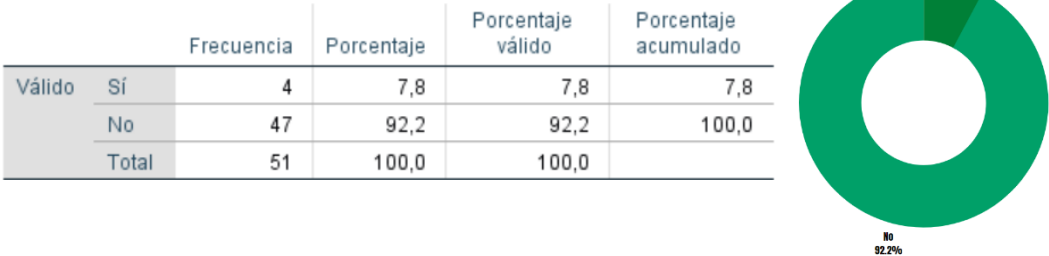


Figura 45. De acuerdo con el 92,2% de los conductores encuestados, no se han desarrollado propuestas por escrito como agremiación para el beneficio colectivo. Mientras tanto, el 7,8% afirmó si haber desarrollo propuestas para el beneficio de todos.

Tabla 8*Rango de ingresos y el tipo de contrato de los conductores de Cootranshuila*

Tabla cruzada Rango de ingresos aproximado*Tipo de contrato								
			Tipo de contrato					
			Contrato a término fijo	Contrato a término indefinido	Contrato de obra o labor	Contrato de prestación de servicios	Ningún contrato	Total
Rango de ingresos aproximado	Menos de 500.000	Recuento	1	0	2	0	8	11
		% del total	2,0%	0,0%	3,9%	0,0%	15,7%	21,6%
	Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	6	2	9	4	11	32
		% del total	11,8%	3,9%	17,6%	7,8%	21,6%	62,7%
	Entre 1.000.000 y 1´500.000	Recuento	2	0	2	2	1	7
		% del total	3,9%	0,0%	3,9%	3,9%	2,0%	13,7%
	Entre 1´500.000 y 2´500.000	Recuento	1	0	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Total	Recuento	10	2	13	6	20	51
		% del total	19.6%	3.9%	25.5%	11.8%	39.2%	100.0%

Tabla 8. Se puede inferir que el 21,6% de los conductores que tienen ingresos entre los \$500.000 y \$1.000.000 no tienen ningún tipo de contrato y el 17,6% tiene contrato por labor u obra. Por otra parte, solo el 2% del total de conductores que recibe ingresos entre \$1.500.000 y \$2.500.000 millones cuenta con contrato a término fijo.

Tabla 9*Ingresos de los conductores y el tipo de salario que reciben.*

Tabla cruzada Rango de ingresos aproximado*Salario			Salario				Total
			Salario básico	Salario por obra (viaje)	Por comisión (porcentaje)	Por viáticos (autorizado por el propietario)	
Rango de ingresos aproximado	Menos de 500.000	Recuento	1	8	0	2	11
		% del total	2,0%	15,7%	0,0%	3,9%	21,6%
	Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	11	12	2	7	32
		% del total	21,6%	23,5%	3,9%	13,7%	62,7%
	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Recuento	1	3	1	2	7
		% del total	2,0%	5,9%	2,0%	3,9%	13,7%
	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Recuento	0	0	0	1	1
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%
	Total	Recuento	13	23	3	12	51
		% del total	25,5%	45,1%	5,9%	23,5%	100,0%

Tabla 9. El 23,5% de los conductores que reciben entre \$500.000 y \$1.000.000 recibe un salario por obra (viaje) y el 21,6% como salario básico. En ese mismo sentido, el 15,7% de los que perciben ingresos menores a \$500.000 pesos provienen de salario por viaje.

Tabla 10*Ingresos y No. de personas que trabajan en el hogar.***Tabla cruzada Rango de ingresos aproximado*No. Personas que trabajan en el hogar**

			No. Personas que trabajan en el hogar			
			1	2	3	Total
Rango de ingresos aproximado	Menos de 500.000	Recuento	8	3	0	11
		% del total	15,7%	5,9%	0,0%	21,6%
	Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	16	12	4	32
		% del total	31,4%	23,5%	7,8%	62,7%
	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Recuento	2	2	3	7
		% del total	3,9%	3,9%	5,9%	13,7%
	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Recuento	1	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total		Recuento	27	17	7	51
		% del total	52,9%	33,3%	13,7%	100,0%

Tabla 10. El 31,4% de los ingresos entre \$500.000 y 1 millón de pesos proviene de una sola persona que trabaja en el hogar. En el 23,5% de los casos, este mismo ingreso es recibido por el trabajo de 2 personas. En los hogares donde solamente trabaja una persona (15,7%) se reciben ingresos menores a los \$500.000 pesos. Solo en el 5,9% de los hogares donde trabajan 3 personas, se ven ingresos entre \$1.000.000 millón y 1.500.000 pesos.

Tabla 11*Ingresos y No. de beneficiarios a seguridad social en el hogar de los conductores de Cootranshuila.***Rango de ingresos aproximado * No. beneficiarios seguridad social**

Tabla cruzada								
			No. beneficiarios seguridad social					
			1	2	3	4	Ninguno	Total
Rango de ingresos aproximado	Menos de 500.000	Recuento	2	2	4	3	0	11
		% del total	3,9%	3,9%	7,8%	5,9%	0,0%	21,6%
	Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	9	2	11	9	1	32
		% del total	17,6%	3,9%	21,6%	17,6%	2,0%	62,7%
	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Recuento	0	2	2	2	1	7
		% del total	0,0%	3,9%	3,9%	3,9%	2,0%	13,7%
	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Recuento	0	1	0	0	0	1
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	11	7	17	14	2	51	
	% del total	21,6%	13,7%	33,3%	27,5%	3,9%	100,0%	

Tabla 11. En el 21,6% de los hogares de los conductores que reciben ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos existen 3 personas beneficiarias a seguridad social. En el 7,8% de los hogares que reciben menos de \$500.000 pesos existen, también, 3 personas beneficiarias a este régimen. Por su parte, en la situación económica de las familias que tienen ingresos entre \$1.500.000 y \$2.500.000 pesos (2%), solo 2 personas son beneficiarias de seguridad social.

Tabla 12

Ingresos y No. de beneficiarios de ayudas del gobierno

Rango de ingresos aproximado * No. beneficiarios de ayudas del gobierno

		No. beneficiarios de ayudas del gobierno				Total	
		1	2	4	Ninguno		
Rango de ingresos aproximado	Menos de 500.000	Recuento	0	0	0	11	11
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	21,6%	21,6%
	Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	14	0	0	18	32
		% del total	27,5%	0,0%	0,0%	35,3%	62,7%
	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Recuento	4	1	1	1	7
		% del total	7,8%	2,0%	2,0%	2,0%	13,7%
	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Recuento	1	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	19	1	1	30	51	
	% del total	37,3%	2,0%	2,0%	58,8%	100,0%	

Tabla 12. En las familias que perciben ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos, el 35,5% no ha recibido ningún tipo de ayudas por parte del gobierno y en el 27,5% de los casos de este grupo familiar, solo una persona es beneficiaria de estas ayudas. En ese mismo sentido, en las familias de conductores de Cootranshuila que reciben ingresos menores a \$500.000 pesos ningún miembro de la familia a recibido ingresos por parte del gobierno. En el 7,8% de los hogares que reciben ingresos entre \$1.000.000 y \$1.500.000 pesos solo una persona es beneficiaria se ayudas del gobierno.

Tabla 13*Ingresos y No. de beneficiarios de subsidios familiares***Rango de ingresos aproximado * No. beneficiarios seguridad familiar****Tabla cruzada**

			No. beneficiarios seguridad familiar				
			1	2	3	Ninguno	Total
Rango de ingresos aproximado	Menos de 500.000	Recuento	4	0	0	7	11
		% del total	7,8%	0,0%	0,0%	13,7%	21,6%
	Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	16	6	1	9	32
		% del total	31,4%	11,8%	2,0%	17,6%	62,7%
	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Recuento	4	2	0	1	7
		% del total	7,8%	3,9%	0,0%	2,0%	13,7%
	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Recuento	1	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total		Recuento	25	8	1	17	51
		% del total	49,0%	15,7%	2,0%	33,3%	100,0%

Tabla 13. En el 31,4% de los hogares de los conductores de Cootranshuila que reciben ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos solo una persona es beneficiaria de subsidios familiares. En los hogares de los conductores que reciben menos de \$500.000 pesos, ninguna persona recibe subsidios familiares (13,7%).

Tabla 14*Ingresos y nivel educativo de los conductores de Cootranshuila***Tabla cruzada Rango de ingresos aproximado*Nivel educativo**

		Nivel educativo							Total
		Sabe leer y escribir (Sin escuela)	Algún grado de primaria	Primaria completa	Algún grado de bachiller	Bachiller completo	Técnico superior	Universidad completa/pos grado	
Menos de 500.000	Recuento	3	0	0	7	1	0	0	11
	% del total	5,9%	0,0%	0,0%	13,7%	2,0%	0,0%	0,0%	21,6%
Entre 500.000 y 1.000.000	Recuento	2	2	5	15	7	1	0	32
	% del total	3,9%	3,9%	9,8%	29,4%	13,7%	2,0%	0,0%	62,7%
Entre 1.000.000 y 1'500.000	Recuento	0	0	3	1	2	0	1	7
	% del total	0,0%	0,0%	5,9%	2,0%	3,9%	0,0%	2,0%	13,7%
Entre 1'500.000 y 2'500.000	Recuento	1	0	0	0	0	0	0	1
	% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total		6	2	8	23	10	1	1	51
		% del total	11,8%	3,9%	15,7%	45,1%	19,6%	2,0%	100,0%

Tabla 14. Los conductores que reciben ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos tiene algún grado de bachiller (29,4%), el 13,7% tiene el bachiller completo. El 5,9% de los conductores de Cootranshuila que recibe ingresos entre \$1.000.000 y \$1.500.000 cuenta con la primaria completa y el 13,7% de los que perciben salarios por menos de \$500.000 pesos tienen algún grado de bachiller.

Tabla 15

Condición laboral del conductor de Cootranshuila y los rangos de ingresos.

Tabla cruzada Condición laboral*Rango de ingresos aproximado

			Rango de ingresos aproximado				Total
			Menos de 500.000	Entre 500.000 y 1.000.000	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Entre 1'500.000 y 2'500.000	
Condición laboral	Trabaja actualmente	Recuento	2	18	1	1	22
		% del total	3,9%	35,3%	2,0%	2,0%	43,1%
	Trabaja eventualmente	Recuento	9	9	5	0	23
		% del total	17,6%	17,6%	9,8%	0,0%	45,1%
	Cesante/no trabaja actualmente	Recuento	0	4	1	0	5
		% del total	0,0%	7,8%	2,0%	0,0%	9,8%
	Jubilado/pensionado	Recuento	0	1	0	0	1
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Total	Recuento	11	32	7	1	51
		% del total	21,6%	62,7%	13,7%	2,0%	100,0%

Tabla 15. El 35,3% de los conductores que trabajan actualmente tienen ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000. Por otra parte, los que trabajan eventualmente reciben ingresos de menos de \$500.000 (17,6%) y entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos (17,6%).

Tabla 16

Condición laboral y gastos aproximados de los conductores.

Tabla cruzada Condición laboral*Gastos aproximado

			Gastos aproximado			Total
			Menor al ingreso	Similar al ingreso	Mayor que el ingreso	
Condición laboral	Trabaja actualmente	Recuento	2	8	12	22
		% del total	3,9%	15,7%	23,5%	43,1%
	Trabaja eventualmente	Recuento	3	6	14	23
		% del total	5,9%	11,8%	27,5%	45,1%
	Cesante/no trabaja actualmente	Recuento	1	3	1	5
		% del total	2,0%	5,9%	2,0%	9,8%
	Jubilado/pensionado	Recuento	0	1	0	1
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%
	Total	Recuento	6	18	27	51
		% del total	11,8%	35,3%	52,9%	100,0%

Tabla 16. El 27,5% de las personas que trabajan eventualmente tiene gastos mayores que sus ingresos. En este mismo sentido se encuentran las personas que trabajan actualmente y tienen egresos mayores a sus ingresos (23,5%) y el 15,7% similares a sus ingresos.

Tabla 17

Condición laboral y años de experiencia como conductor de la empresa Cootranshuila.

Tabla cruzada Condición laboral*Años de experiencia como conductor de la empresa							
		Años de experiencia como conductor de la empresa				Total	
		1 - 2 años	3 - 4 años	4 - 5 años	Más de 5 años		
Condición laboral	Trabaja actualmente	Recuento	1	2	7	12	22
		% del total	2,0%	3,9%	13,7%	23,5%	43,1%
	Trabaja eventualmente	Recuento	3	2	3	15	23
		% del total	5,9%	3,9%	5,9%	29,4%	45,1%
	Cesante/no trabaja actualmente	Recuento	1	1	0	3	5
		% del total	2,0%	2,0%	0,0%	5,9%	9,8%
	Jubilado/pensionado	Recuento	0	0	1	0	1
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	5	5	11	30	51	
	% del total	9,8%	9,8%	21,6%	58,8%	100,0%	

Tabla 17. El 29,4% de los conductores de Cootranshuila que trabajan eventualmente llevan más de 5 años como conductores de la empresa. El 23,5% de los que trabajan actualmente tienen más de 5 años de experiencia y el 13,7% entre 4 a 5 años de experiencia como conductor de Cootranshuila.

Tabla 18

Condición laboral y apoyo brindado por la empresa

Tabla cruzada Condición laboral*Tipo de apoyo brindado por la empresa								
			Tipo de apoyo brindado por la empresa				Total	
			Económico	Psicológico	Médico	Elementos de bioseguridad		Ninguno
Condición laboral	Trabaja actualmente	Recuento	0	1	1	2	18	22
		% del total	0,0%	2,0%	2,0%	3,9%	35,3%	43,1%
	Trabaja eventualmente	Recuento	3	1	0	3	16	23
		% del total	5,9%	2,0%	0,0%	5,9%	31,4%	45,1%
	Cesante/no trabaja actualmente	Recuento	1	1	0	1	2	5
		% del total	2,0%	2,0%	0,0%	2,0%	3,9%	9,8%
	Jubilado/pensionado	Recuento	1	0	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	5	3	1	6	36	51	
	% del total	9,8%	5,9%	2,0%	11,8%	70,6%	100,0%	

Tabla 18. El 35,3% de los conductores que trabajan actualmente no ha recibido ningún tipo de apoyo por parte de la empresa Cootranshuila. De ese mismo modo, se encuentran los que trabajan eventualmente (31,4%).

Tabla 19

Condición laboral y subsidios recibidos por parte del Estado.

Tabla cruzada Condición laboral*Subsidios recibidos por parte del Estado

			Subsidios recibidos por parte del Estado				Total
			Ingreso solidario	Prestación al Cesante	Bono alimentación estudiantil	Ninguno	
Condición laboral	Trabaja actualmente	Recuento	5	1	1	15	22
		% del total	9,8%	2,0%	2,0%	29,4%	43,1%
	Trabaja eventualmente	Recuento	6	3	3	11	23
		% del total	11,8%	5,9%	5,9%	21,6%	45,1%
	Cesante/no trabaja actualmente	Recuento	0	1	2	2	5
		% del total	0,0%	2,0%	3,9%	3,9%	9,8%
	Jubilado/pensionado	Recuento	0	1	0	0	1
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Total	Recuento	11	6	6	28	51
		% del total	21,6%	11,8%	11,8%	54,9%	100,0%

Tabla 19. El 29,4% de los que trabajan actualmente no ha recibido ningún tipo de subsidio por parte del Estado. En ese mismo sentido se encuentran los trabajadores eventuales con el 21,6%, no obstante, el 11,8% de estos últimos afirmaron recibir el ingreso solidario.

Tabla 20

Condición laboral y tenencia de vivienda

Tabla cruzada Condición laboral*Tenencia de vivienda

			Tenencia de vivienda					Total
			Propia	Arrendada	Hipotecada	Prestada	Otras	
Condición laboral	Trabaja actualmente	Recuento	4	11	5	2	0	22
		% del total	7,8%	21,6%	9,8%	3,9%	0,0%	43,1%
	Trabaja eventualmente	Recuento	3	13	2	4	1	23
		% del total	5,9%	25,5%	3,9%	7,8%	2,0%	45,1%
	Cesante/no trabaja actualmente	Recuento	1	4	0	0	0	5
		% del total	2,0%	7,8%	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%
	Jubilado/pensionado	Recuento	0	1	0	0	0	1
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Total	Recuento	8	29	7	6	1	51
		% del total	15,7%	56,9%	13,7%	11,8%	2,0%	100,0%

Tabla 20. El 25,5% de los conductores que trabajan actualmente viven en viviendas arrendadas. En ese mismo sentido se encuentra el 21,6% de lo que trabajan actualmente, no obstante, en esta misma población el 7,8% tiene vivienda propia.

Tabla 21

Nivel educativo y años de experiencia como conductor de la empresa

			Años de experiencia como conductor de la empresa				Total
			1 - 2 años	3 - 4 años	4 - 5 años	Más de 5 años	
Nivel educativo	Sabe leer y escribir (Sin escuela)	Recuento	1	0	1	4	6
		% del total	2,0%	0,0%	2,0%	7,8%	11,8%
	Algún grado de primaria	Recuento	0	0	1	1	2
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%	3,9%
	Primaria completa	Recuento	2	0	2	4	8
		% del total	3,9%	0,0%	3,9%	7,8%	15,7%
	Algún grado de bachiller	Recuento	1	2	6	14	23
		% del total	2,0%	3,9%	11,8%	27,5%	45,1%
	Bachiller completo	Recuento	1	3	1	5	10
		% del total	2,0%	5,9%	2,0%	9,8%	19,6%
	Técnico superior	Recuento	0	0	0	1	1
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%
	Universidad completa/posgrado	Recuento	0	0	0	1	1
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%
	Total	Recuento	5	5	11	30	51
		% del total	9,8%	9,8%	21,6%	58,8%	100,0%

Tabla 21. El 27,5% de los conductores que tiene algún grado de bachiller tienen más de 5 años de experiencia como conductor de la empresa Cootranshuila. De ese mismo modo se encuentra el 9,8% de los que cuentan con bachiller completo y el 7,8% de los que tienen algún grado de primaria.

Tabla 22

Nivel educativo y tipos de apoyo brindado por la empresa

Tabla cruzada Nivel educativo*Tipo de apoyo brindado por la empresa

				Tipo de apoyo brindado por la empresa					
				Económico	Psicológico	Médico	Elementos de bioseguridad	Ninguno	Total
Nivel educativo	Sabe leer y escribir (Sin escuela)	Recuento	0	0	0	1	5	6	
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	9,8%	11,8%	
	Algún grado de primaria	Recuento	0	0	0	0	2	2	
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	3,9%	
	Primaria completa	Recuento	1	0	0	5	2	8	
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	9,8%	3,9%	15,7%	
	Algún grado de bachiller	Recuento	1	2	1	0	19	23	
		% del total	2,0%	3,9%	2,0%	0,0%	37,3%	45,1%	
	Bachiller completo	Recuento	1	1	0	0	8	10	
		% del total	2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	15,7%	19,6%	
	Técnico superior	Recuento	1	0	0	0	0	1	
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	
	Universidad completa/posgrado	Recuento	1	0	0	0	0	1	
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	
Total	Recuento	5	3	1	6	36	51		
	% del total	9,8%	5,9%	2,0%	11,8%	70,6%	100,0%		

Tabla 22. El 37,3% de los conductores que tienen algún grado de bachiller afirmaron no haber recibido ningún tipo de apoyo por parte de la empresa. En la misma situación se encontraron el 15,7% de los conductores que tienen un bachillerato completo. Por otra parte, el 9,8% de los que tienen primaria completa expresaron que la empresa les brindó elementos de bioseguridad. Solo el 2%, en general, afirmó haber recibido apoyo económico por parte de la empresa.

Tabla 23

Nivel educativo y subsidios recibidos por parte del Estado

Tabla cruzada Nivel educativo*Subsidios recibidos por parte del Estado

			Subsidios recibidos por parte del Estado				
			Ingreso solidario	Prestación al Cesante	Bono alimentación estudiantil	Ninguno	Total
Nivel educativo	Sabe leer y escribir (Sin escuela)	Recuento	3	0	0	3	6
		% del total	5,9%	0,0%	0,0%	5,9%	11,8%
	Algún grado de primaria	Recuento	0	0	0	2	2
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	3,9%
	Primaria completa	Recuento	3	0	1	4	8
		% del total	5,9%	0,0%	2,0%	7,8%	15,7%
	Algún grado de bachiller	Recuento	3	3	2	15	23
		% del total	5,9%	5,9%	3,9%	29,4%	45,1%
	Bachiller completo	Recuento	2	3	1	4	10
		% del total	3,9%	5,9%	2,0%	7,8%	19,6%
	Técnico superior	Recuento	0	0	1	0	1
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%
	Universidad completa/posgrado	Recuento	0	0	1	0	1
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%
Total		Recuento	11	6	6	28	51
		% del total	21,6%	11,8%	11,8%	54,9%	100,0%

Tabla 23. El 29,4% de los conductores de transporte intermunicipal de Cootranshuila afirmó no haber recibido ningún tipo de subsidio por parte del Estado, al igual que los que tienen bachillerato y primaria completa (7,8%). Solo el 5,9% de esta última población afirmó haber recibido el ingreso solidario.

Tabla 24

Categoría de ocupación y rango de ingreso de los conductores

Tabla cruzada Categoría de ocupación*Rango de ingresos aproximado

			Rango de ingresos aproximado				Total
			Menos de 500.000	Entre 500.000 y 1.000.000	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Entre 1'500.000 y 2'500.000	
Categoría de ocupación	Propietario y conductor	Recuento	1	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Conductor	Recuento	7	20	1	1	29
		% del total	13,7%	39,2%	2,0%	2,0%	56,9%
	Relevante	Recuento	3	12	6	0	21
		% del total	5,9%	23,5%	11,8%	0,0%	41,2%
Total	Recuento	11	32	7	1	51	
	% del total	21,6%	62,7%	13,7%	2,0%	100,0%	

Tabla 24. El 39,2% de los conductores que se dedican solo a esa profesión reciben ingresos entre los \$500.000 y \$1.000.000 de pesos, este suceso pasa,

igualmente, para los que afirmaron que era relevante la categoría de ocupación (23,5%).

Por otra parte, solo el 2% de los que afirmaron ser propietarios y conductores reciben ingresos menores a los \$500.000 pesos.

Tabla 25

Categoría de ocupación y tenencia de vivienda.

Tabla cruzada Categoría de ocupación*Tenencia de vivienda								
			Tenencia de vivienda					Total
			Propia	Arrendada	Hipotecada	Prestada	Otras	
Categoría de ocupación	Propietario y conductor	Recuento	0	0	0	1	0	1
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%
	Conductor	Recuento	5	16	4	3	1	29
		% del total	9,8%	31,4%	7,8%	5,9%	2,0%	56,9%
	Relevante	Recuento	3	13	3	2	0	21
		% del total	5,9%	25,5%	5,9%	3,9%	0,0%	41,2%
Total	Recuento	8	29	7	6	1	51	
	% del total	15,7%	56,9%	13,7%	11,8%	2,0%	100,0%	

Tabla 25. El 31,4% de las personas encuestadas que se dedican a la conducción viven en viviendas arrendadas, el 7,8% en vivienda hipotecada y el 9,8% cuenta con vivienda propia. Para los que consideraron relevante su ocupación, el 25,5% reside en vivienda arrendada y el 5,9% en propia e hipotecada.

Tabla 26

Categoría de ocupación y los años de experiencia como conductor de la empresa.

Tabla cruzada Categoría de ocupación*Años de experiencia como conductor de la empresa							
		Años de experiencia como conductor de la empresa				Total	
		1 - 2 años	3 - 4 años	4 - 5 años	Más de 5 años		
Categoría de ocupación	Propietario y conductor	Recuento	0	0	0	1	1
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%
	Conductor	Recuento	1	2	9	17	29
		% del total	2,0%	3,9%	17,6%	33,3%	56,9%
	Relevante	Recuento	4	3	2	12	21
		% del total	7,8%	5,9%	3,9%	23,5%	41,2%
	Total	Recuento	5	5	11	30	51
		% del total	9,8%	9,8%	21,6%	58,8%	100,0%

Tabla 26. El 33,3% de las personas que se dedican a la conducción, únicamente, tienen más de 5 años de experiencia como conductores de la empresa Cootranshuila, el 17,6% entre 4 y 5 años y el 3,9% entre 3 y 4 años. Para los que consideraron que su ocupación era relevante, el 23,5% cuenta con más de 5 años de experiencia como conductor de la empresa y el 7,8% entre 1 y 2 años.

Tabla 27

Categoría de ocupación y tipo de apoyo brindado por la empresa.

Tabla cruzada Categoría de ocupación*Tipo de apoyo brindado por la empresa								
			Tipo de apoyo brindado por la empresa					Total
			Económico	Psicológico	Médico	Elementos de bioseguridad	Ninguno	
Categoría de ocupación	Propietario y conductor	Recuento	0	0	0	0	1	1
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%
	Conductor	Recuento	1	1	1	3	23	29
		% del total	2,0%	2,0%	2,0%	5,9%	45,1%	56,9%
	Relevante	Recuento	4	2	0	3	12	21
		% del total	7,8%	3,9%	0,0%	5,9%	23,5%	41,2%
	Total	Recuento	5	3	1	6	36	51
		% del total	9,8%	5,9%	2,0%	11,8%	70,6%	100,0%

Tabla 27. El 45,1% de las personas que se dedican a la conducción no han recibido ningún tipo de apoyo por parte de la empresa. El 7,8% de los que consideran su ocupación como relevante han recibido apoyo económico y el 23,5% afirmaron no recibir ningún apoyo.

Tabla 28

Categoría de ocupación y subsidios recibidos por parte del Estado

Tabla cruzada Categoría de ocupación*Subsidios recibidos por parte del Estado

			Subsidios recibidos por parte del Estado				
			Ingreso solidario	Prestación al Cesante	Bono alimentación estudiantil	Ninguno	Total
Categoría de ocupación	Propietario y conductor	Recuento	1	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Conductor	Recuento	9	2	2	16	29
		% del total	17,6%	3,9%	3,9%	31,4%	56,9%
	Relevante	Recuento	1	4	4	12	21
		% del total	2,0%	7,8%	7,8%	23,5%	41,2%
Total	Recuento		11	6	6	28	51
	% del total		21.6%	11.8%	11.8%	54.9%	100.0%

Tabla 28. El 31,4% de los encuestados dedicados a la conducción afirmó no haber recibido ningún tipo de subsidio por parte del Estado y el 17,6% de esta misma población advirtió haber recibido ingreso solidario. El 23,5% de los que considero su ocupación como relevante, no ha recibido ningún tipo de subsidios, el 7,8% ha recibido prestación al cesante y solo el 2% ingreso solidario.

Tabla 29

Composición del hogar e ingresos

Tabla cruzada Composición del hogar*Rango de ingresos aproximado

			Rango de ingresos aproximado				
			Menos de 500.000	Entre 500.000 y 1.000.000	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Total
Composición del hogar	De 1 a 3 integrantes	Recuento	0	9	0	0	9
		% del total	0,0%	17,6%	0,0%	0,0%	17,6%
	De 4 a 7 integrantes	Recuento	6	13	6	1	26
		% del total	11,8%	25,5%	11,8%	2,0%	51,0%
	Más de 7 integrantes	Recuento	5	10	1	0	16
		% del total	9,8%	19,6%	2,0%	0,0%	31,4%
Total	Recuento	11	32	7	1	51	
	% del total	21,6%	62,7%	13,7%	2,0%	100,0%	

Tabla 29. El 25,5% de los hogares de los conductores compuestos por 4 a 7 integrantes recibe ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos, el 11,8% menos de \$500.000 y entre \$1.000.000 y \$1.500.000 pesos. Los hogares compuestos por más de 7

integrantes, el 19,6% recibe ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos al igual que el 17,6% de lo hogares de entre 1 a 3 integrantes.

Tabla 30

Composición del hogar y tenencia de vivienda.

Tabla cruzada Composición del hogar*Tenencia de vivienda								
			Tenencia de vivienda					
			Propia	Arrendada	Hipotecada	Prestada	Otras	Total
Composición del hogar	De 1 a 3 integrantes	Recuento	1	5	3	0	0	9
		% del total	2,0%	9,8%	5,9%	0,0%	0,0%	17,6%
	De 4 a 7 integrantes	Recuento	5	12	3	5	1	26
		% del total	9,8%	23,5%	5,9%	9,8%	2,0%	51,0%
	Más de 7 integrantes	Recuento	2	12	1	1	0	16
		% del total	3,9%	23,5%	2,0%	2,0%	0,0%	31,4%
Total	Recuento	8	29	7	6	1	51	
	% del total	15,7%	56,9%	13,7%	11,8%	2,0%	100,0%	

Tabla 30. El 23,5% de los hogares integrados por 4 a 7 personas viven en vivienda arrendada. Este mismo suceso pasa en familias mayores a 7 integrante y el 9,8% en hogares entre 1 a 3 individuos.

Tabla 31

Composición del hogar y tipo de apoyo por parte de la empresa.

Tabla cruzada Composición del hogar*Tipo de apoyo brindado por la empresa								
			Tipo de apoyo brindado por la empresa					Total
			Económico	Psicológico	Médico	Elementos de bioseguridad	Ninguno	
Composición del hogar	De 1 a 3 integrantes	Recuento	1	2	1	2	3	9
		% del total	2,0%	3,9%	2,0%	3,9%	5,9%	17,6%
	De 4 a 7 integrantes	Recuento	3	1	0	4	18	26
		% del total	5,9%	2,0%	0,0%	7,8%	35,3%	51,0%
	Más de 7 integrantes	Recuento	1	0	0	0	15	16
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	29,4%	31,4%
Total	Recuento	5	3	1	6	36	51	
	% del total	9,8%	5,9%	2,0%	11,8%	70,6%	100,0%	

Tabla 31. El 35,3% de los hogares de los conductores que integran entre 4 y 7 personas afirmó no haber recibido ningún tipo de ayuda por parte de la empresa. Este mismo suceso ocurrió con el 29,4% de las familias con más de 7 integrantes.

Tabla 32

Composición del hogar y subsidios por parte del Estado

Tabla cruzada Composición del hogar*Subsidios recibidos por parte del Estado							
			Subsidios recibidos por parte del Estado				Total
			Ingreso solidario	Prestación al Cesante	Bono alimentación estudiantil	Ninguno	
Composición del hogar	De 1 a 3 integrantes	Recuento	2	2	2	3	9
		% del total	3,9%	3,9%	3,9%	5,9%	17,6%
	De 4 a 7 integrantes	Recuento	5	4	4	13	26
		% del total	9,8%	7,8%	7,8%	25,5%	51,0%
	Más de 7 integrantes	Recuento	4	0	0	12	16
		% del total	7,8%	0,0%	0,0%	23,5%	31,4%
Total	Recuento	11	6	6	28	51	
	% del total	21,6%	11,8%	11,8%	54,9%	100,0%	

Tabla 32. El 25,5% de los hogares integrados por 4 a 7 personas afirmó no haber recibido ningún tipo de subsidios por parte del Estado, el 9,8% advirtió recibir ingreso solidario y el 7,8% prestación al cesante. El 23,5% de las familias que tiene más de 7 integrantes no ha recibido ningún subsidio por parte del Estado.

Tabla 33

Carga económica y tenencia de vivienda.

Tabla cruzada No. Personas que trabajan en el hogar*Tenencia de vivienda								
			Tenencia de vivienda					
			Propia	Arrendada	Hipotecada	Prestada	Otras	Total
No. Personas que trabajan en el hogar	1	Recuento	4	19	1	3	0	27
		% del total	7,8%	37,3%	2,0%	5,9%	0,0%	52,9%
	2	Recuento	3	6	5	3	0	17
		% del total	5,9%	11,8%	9,8%	5,9%	0,0%	33,3%
	3	Recuento	1	4	1	0	1	7
		% del total	2,0%	7,8%	2,0%	0,0%	2,0%	13,7%
Total	Recuento	8	29	7	6	1	51	
	% del total	15,7%	56,9%	13,7%	11,8%	2,0%	100,0%	

Tabla 33. En los hogares de los conductores donde labora solo una persona, el 37,3% vive en vivienda arrendada y el 7,8% en propia. En las familias en las cuales trabajan 2 personas, el 11,8% reside en vivienda arrendada y el 9,8% en vivienda hipotecada.

Tabla 34

Estrato e ingreso de los conductores de la empresa Cootranshuila

Tabla cruzada Estrato Socioeconómico*Rango de ingresos aproximado

			Rango de ingresos aproximado				
			Menos de 500.000	Entre 500.000 y 1.000.000	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Entre 1'500.000 y 2'500.000	Total
Estrato Socioeconómico	1	Recuento	3	18	4	0	25
		% del total	5,9%	35,3%	7,8%	0,0%	49,0%
	2	Recuento	8	12	3	1	24
		% del total	15,7%	23,5%	5,9%	2,0%	47,1%
	3	Recuento	0	2	0	0	2
		% del total	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	3,9%
Total	Recuento	11	32	7	1	51	
	% del total	21,6%	62,7%	13,7%	2,0%	100,0%	

Tabla 34. El 35,3% de los conductores que reciben entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos son de estrato 1 y el 23,5% de estrato 2. Asimismo, en este último estrato el 15,7% recibe ingresos por menos de \$500.000 pesos. Solo el 3,9% que reciben entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos son de estrato 3.

Tabla 35

Estrato y tenencia de vivienda.

Tabla cruzada Estrato Socioeconómico*Tenencia de vivienda

			Tenencia de vivienda					
			Propia	Arrendada	Hipotecada	Prestada	Otras	Total
Estrato Socioeconómico	1	Recuento	5	11	5	3	1	25
		% del total	9,8%	21,6%	9,8%	5,9%	2,0%	49,0%
	2	Recuento	3	18	0	3	0	24
		% del total	5,9%	35,3%	0,0%	5,9%	0,0%	47,1%
	3	Recuento	0	0	2	0	0	2
		% del total	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	3,9%
Total	Recuento	8	29	7	6	1	51	
	% del total	15,7%	56,9%	13,7%	11,8%	2,0%	100,0%	

Tabla 35. El 35,3% de las personas encuestadas que viven en viviendas arrendadas son de estrato 2 y el 21,6% de estrato 1. El 3,9% que vive en vivienda hipotecada son de estrato 3.

Tabla 36

Estrato y años de experiencia como conductor de la empresa.

Tabla cruzada Estrato Socioeconómico*Años de experiencia como conductor de la empresa

			Años de experiencia como conductor de la empresa				
			1 - 2 años	3 - 4 años	4 - 5 años	Más de 5 años	Total
Estrato Socioeconómico	1	Recuento	3	3	6	13	25
		% del total	5,9%	5,9%	11,8%	25,5%	49,0%
	2	Recuento	2	2	4	16	24
		% del total	3,9%	3,9%	7,8%	31,4%	47,1%
	3	Recuento	0	0	1	1	2
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%	3,9%
Total		Recuento	5	5	11	30	51
		% del total	9,8%	9,8%	21,6%	58,8%	100,0%

Tabla 36. El 31,4% de los conductores de estrato 2 llevan más de 5 años de experiencia como conductor de la empresa Cootranshuila, así como el 25,5% de los conductores de estrato 1. El 11,8% de los conductores de estrato 1 tienen entre 4 a 5 años de experiencia en la empresa así como el 7,8% del estrato 2. El 3,9% del estrato 3 cuentan de 4 a más de 5 años de experiencia como conductores de la empresa.

Tabla 37

Estrato y tipo de apoyo brindado por la empresa.

Tabla cruzada Estrato Socioeconómico*Tipo de apoyo brindado por la empresa

			Tipo de apoyo brindado por la empresa					
			Económico	Psicológico	Médico	Elementos de bioseguridad	Ninguno	Total
Estrato Socioeconómico	1	Recuento	2	1	1	2	19	25
		% del total	3,9%	2,0%	2,0%	3,9%	37,3%	49,0%
	2	Recuento	3	2	0	3	16	24
		% del total	5,9%	3,9%	0,0%	5,9%	31,4%	47,1%
	3	Recuento	0	0	0	1	1	2
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%	3,9%
Total	Recuento	5	3	1	6	36	51	
	% del total	9,8%	5,9%	2,0%	11,8%	70,6%	100,0%	

Tabla 37. En los conductores de estrato 1, el 37,3% no ha recibido ningún tipo de apoyo por parte de la empresa. Este mismo caso sucede con los conductores de estrato 2 con el 31,4%. Por otra parte, el 2% del estrato 3 afirmó haber recibido elementos de bioseguridad.

Tabla 38

Estrato y subsidios por parte del Estado

Tabla cruzada Estrato Socioeconómico*Subsidios recibidos por parte del Estado

			Subsidios recibidos por parte del Estado				
			Ingreso solidario	Prestación al Cesante	Bono alimentación estudiantil	Ninguno	Total
Estrato Socioeconómico	1	Recuento	6	3	3	13	25
		% del total	11,8%	5,9%	5,9%	25,5%	49,0%
	2	Recuento	4	3	3	14	24
		% del total	7,8%	5,9%	5,9%	27,5%	47,1%
	3	Recuento	1	0	0	1	2
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%	3,9%
Total	Recuento	11	6	6	28	51	
	% del total	21,6%	11,8%	11,8%	54,9%	100,0%	

Tabla 38. Del 49% de los conductores pertenecientes al estrato 1, el 25,5% no recibió ningún subsidio por parte del Estado, mientras tanto el 11,8% afirmó haber

recibido el ingreso solidario. Por otra parte, el 27,5% de los encuestados de estrato 2, advirtió no recibir ningún tipo de subsidio por parte del Estado. Del estrato 3, el 2% recibió ingreso solidario.

Tabla 39

Edad e ingreso de los conductores de Cootranshuila

			Rango de ingresos aproximado				Total
			Menos de 500.000	Entre 500.000 y 1.000.000	Entre 1.000.000 y 1'500.000	Entre 1'500.000 y 2'500.000	
Edad	18-30	Recuento	0	1	1	0	2
		% del total	0,0%	2,0%	2,0%	0,0%	3,9%
	31-43	Recuento	3	9	1	0	13
		% del total	5,9%	17,6%	2,0%	0,0%	25,5%
	43-55	Recuento	6	17	4	1	28
		% del total	11,8%	33,3%	7,8%	2,0%	54,9%
	Más de 55	Recuento	2	5	1	0	8
		% del total	3,9%	9,8%	2,0%	0,0%	15,7%
	Total	Recuento	11	32	7	1	51
		% del total	21,6%	62,7%	13,7%	2,0%	100,0%

Tabla 39. El 33,3% de los conductores que tienen entre 43 y 55 años recibe ingresos entre \$500.000 y \$1.000.000 de pesos al igual que los conductores entre los 31 y 43 (17,6%). El 11,8% que tiene entre 43 y 55 años recibe menos de \$500.000 pesos. Solo el 2% de los mayores de 55 años recibe entre \$1.000.000 y \$1.500.000 pesos.

Tabla 40

Edad y tenencia de vivienda.

Tabla cruzada Edad*Tenencia de vivienda

			Tenencia de vivienda					Total
			Propia	Arrendada	Hipotecada	Prestada	Otras	
Edad	18-30	Recuento	0	2	0	0	0	2
		% del total	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
	31-43	Recuento	0	11	0	2	0	13
		% del total	0,0%	21,6%	0,0%	3,9%	0,0%	25,5%
	43-55	Recuento	6	15	4	2	1	28
		% del total	11,8%	29,4%	7,8%	3,9%	2,0%	54,9%
	Más de 55	Recuento	2	1	3	2	0	8
		% del total	3,9%	2,0%	5,9%	3,9%	0,0%	15,7%
	Total	Recuento	8	29	7	6	1	51
		% del total	15,7%	56,9%	13,7%	11,8%	2,0%	100,0%

Tabla 40. El 29,4% de los conductores entre los 43 y 55 años reside en vivienda en arriendo, el 11,8% en vivienda propia y 7,8% en casa hipotecada. En este mismo sentido, los conductores entre 31 y 43 años viven en vivienda arrendada (21,6%) y el 3,9% en vivienda prestada. Los mayores de 55 años residen en viviendas hipotecadas (5,9%) y solo el 3,9% en residencia propia.

Tabla 41

Edad y años de experiencia como conductores de la empresa.

Tabla cruzada Edad*Años de experiencia como conductor de la empresa

			Años de experiencia como conductor de la empresa				Total
			1 - 2 años	3 - 4 años	4 - 5 años	Más de 5 años	
Edad	18-30	Recuento	0	1	0	1	2
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%	3,9%
	31-43	Recuento	1	1	3	8	13
		% del total	2,0%	2,0%	5,9%	15,7%	25,5%
	43-55	Recuento	4	3	7	14	28
		% del total	7,8%	5,9%	13,7%	27,5%	54,9%
	Más de 55	Recuento	0	0	1	7	8
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	13,7%	15,7%
	Total	Recuento	5	5	11	30	51
		% del total	9,8%	9,8%	21,6%	58,8%	100,0%

Tabla 41. Del 54,9% de los conductores que tiene entre 43 y 55 años de edad, el 27,5% tiene más de 5 años de experiencia como conductor de la empresa Cootranshuila. Entre los 31 y 43 años, el 15,7% posee la misma experiencia que los anteriores.

Tabla 42

Edad y apoyo brindado por la empresa

Tabla cruzada Edad*Tipo de apoyo brindado por la empresa

			Tipo de apoyo brindado por la empresa					Total
			Económico	Psicológico	Médico	Elementos de bioseguridad	Ninguno	
Edad	18-30	Recuento	1	0	0	0	1	2
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	3,9%
	31-43	Recuento	3	1	0	0	9	13
		% del total	5,9%	2,0%	0,0%	0,0%	17,6%	25,5%
	43-55	Recuento	1	2	1	4	20	28
		% del total	2,0%	3,9%	2,0%	7,8%	39,2%	54,9%
	Más de 55	Recuento	0	0	0	2	6	8
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	11,8%	15,7%
	Total	Recuento	5	3	1	6	36	51
		% del total	9,8%	5,9%	2,0%	11,8%	70,6%	100,0%

Tabla 42. El 39,2% de los conductores entre 43 y 55 años afirmó no haber recibido ningún tipo de apoyo por parte de la empresa en tiempos de crisis de pandemia. Este mismo caso ocurrió con el 17,6% de las personas encuestadas entre 31 y 43 años.

Tabla 43

*Edad y subsidios recibidos por parte del Estado***Tabla cruzada Edad*Subsidios recibidos por parte del Estado**

			Subsidios recibidos por parte del Estado				
			Ingreso solidario	Prestación al Cesante	Bono alimentación estudiantil	Ninguno	Total
Edad	18-30	Recuento	1	1	0	0	2
		% del total	2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	3,9%
	31-43	Recuento	1	3	2	7	13
		% del total	2,0%	5,9%	3,9%	13,7%	25,5%
	43-55	Recuento	4	2	2	20	28
		% del total	7,8%	3,9%	3,9%	39,2%	54,9%
	Más de 55	Recuento	5	0	2	1	8
		% del total	9,8%	0,0%	3,9%	2,0%	15,7%
Total	Recuento	11	6	6	28	51	
	% del total	21,6%	11,8%	11,8%	54,9%	100,0%	

Tabla 43. El 39,2% de los conductores de Cootranshuila encuestados entre los 43 y 55 años afirmó no haber recibido ningún tipo de ayuda por parte del Estado. Igualmente, el 13,7% de los conductores entre los 31 y 43 años. El 9,8% de los mayores de 55 años afirmó haber recibido el subsidio de ingreso solidario por parte del Estado.

Tabla 44*Imagen de la empresa y percepción del gremio transportador***Tabla cruzada Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila*Percepción del gremio transportador**

			Percepción del gremio transportador			
			Buena	Regular	Mala	Total
Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila	Sí	Recuento	15	4	0	19
		% del total	29,4%	7,8%	0,0%	37,3%
	No	Recuento	3	17	12	32
		% del total	5,9%	33,3%	23,5%	62,7%
Total		Recuento	18	21	12	51
		% del total	35,3%	41,2%	23,5%	100,0%

Tabla 44. El 33,3% de los conductores que no se consideran la imagen de la empresa Cootranshuila tienen una percepción regular del gremio transportador. No obstante, el 29,4% de los que si se consideran como imagen de la empresa tienen una buena imagen de este gremio.

Tabla 45

Imagen de la empresa y otras actividades de generación de ingresos.

Tabla cruzada Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila*Otras actividades de generación de ingresos

			Otras actividades de generación de ingresos		Total
			Sí	No	
Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila	Sí	Recuento	3	16	19
		% del total	5,9%	31,4%	37,3%
	No	Recuento	4	28	32
		% del total	7,8%	54,9%	62,7%
Total	Recuento		7	44	51
	% del total		13,7%	86,3%	100,0%

Tabla 45. El 54,9% de las personas que no se consideran la imagen de la empresa no desarrollan actividades para generar otro tipo de ingresos. En ese mismo sentido, el 31,4% de los que si se consideran imagen de Cootranshuila no desarrollan ningún tipo de actividad que les genere ingresos diferentes al sector del transporte.

Tabla 46

Imagen de la empresa y afiliación a alguna organización solidaria.

Tabla cruzada Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila* Afiliado o asociado a alguna cooperativa, precooperativa o gremio de conductores

			Afiliado o asociado a alguna cooperativa, precooperativa o gremio de conductores		Total
			Sí	No	
Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila	Sí	Recuento	2	17	19
		% del total	3,9%	33,3%	37,3%
	No	Recuento	3	29	32
		% del total	5,9%	56,9%	62,7%
Total	Recuento		5	46	51
	% del total		9,8%	90,2%	100,0%

Tabla 46. El 56,9% de los conductores que no se considera la imagen de la empresa Cootrashuila, no está afiliado o asociado a alguna cooperativa, precooperativa o gremio de conductores. Del mismo modo, el 33,3% que si se considera imagen de la empresa, tampoco está vinculado a una organización de este carácter.

Tabla 47

Imagen de la empresa e importancia de asociarse a organización de transportadores.

Tabla cruzada Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila* Considera importante estar asociado a una organización de transportadores

			Considera importante estar asociado a una organización de transportadores		Total
			Sí	No	
Considera que usted es la imagen de la empresa Cootrashuila	Sí	Recuento	10	9	19
		% del total	19,6%	17,6%	37,3%
	No	Recuento	7	25	32
		% del total	13,7%	49,0%	62,7%
Total	Recuento		17	34	51
	% del total		33,3%	66,7%	100,0%

Tabla 47. El 49% de los conductores que no se consideran la imagen de la empresa Cootranshuila, no consideran importante el hecho de estar asociado a una organización de transportadores. Por otro lado, los que, si se consideran la imagen de la empresa, consideran importante pertenecer a este tipo de organizaciones (19,6%).

Tabla 48

Afectaciones generadas por la pandemia y cómo las afronta

Tabla cruzada Afectaciones generadas por la pandemia COVID-19*¿Cómo afronta las dificultades económicas de la crisis								
			¿Cómo afronta las dificultades económicas de la crisis					
			Busco otra alternativa laboral	Cambio de localidad	Emprendió un negocio	Se apegó más al sector	Ninguno	Total
Afectaciones generadas por la pandemia COVID-19	Pérdidas familiares	Recuento	6	3	2	6	3	20
		% del total	11,8%	5,9%	3,9%	11,8%	5,9%	39,2%
	Contagios	Recuento	4	0	1	6	3	14
		% del total	7,8%	0,0%	2,0%	11,8%	5,9%	27,5%
	Pérdida laboral	Recuento	4	2	2	4	0	12
		% del total	7,8%	3,9%	3,9%	7,8%	0,0%	23,5%
	Afectaciones en la salud	Recuento	0	0	1	0	0	1
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Disminución de ingresos	Recuento	1	0	1	1	0	3
		% del total	2,0%	0,0%	2,0%	2,0%	0,0%	5,9%
	Otro	Recuento	0	0	1	0	0	1
		% del total	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total		Recuento	15	5	8	17	6	51
		% del total	29,4%	9,8%	15,7%	33,3%	11,8%	100,0%

Tabla 48. El 11,8% de los conductores que tuvo contagios durante la pandemia ocasionada por el COVID-19, afrontó las dificultades económicas apegándose más al sector de transporte. Este mismo hecho ocurrió con los conductores que tuvieron pérdidas familiares, sin embargo, este mismo grupo afirmó haber buscado otra alternativa laboral para afrontar las dificultades económicas de la crisis (11,8%). El 11,8% de las personas encuestadas que sufrieron pérdidas laborales, buscaron otra alternativa laboral para responder a las afectaciones.

Tabla 49

Afectaciones generadas por pandemia y fortalezas que le han ayudado a superarse durante la pandemia de COVID-19.

Tabla cruzada Afectaciones generadas por la pandemia COVID-19*Fortalezas que le han ayudado a superarse durante la pandemia

			Fortalezas que le han ayudado a superarse durante la pandemia					
			Perseverancia	Empatía	Solidaridad	Confianza	Adaptación al cambio	Total
Afectaciones generadas por la pandemia COVID-19	Pérdidas familiares	Recuento	9	2	5	4	0	20
		% del total	17,6%	3,9%	9,8%	7,8%	0,0%	39,2%
	Contagios	Recuento	10	0	1	2	1	14
		% del total	19,6%	0,0%	2,0%	3,9%	2,0%	27,5%
	Pérdida laboral	Recuento	2	1	3	5	1	12
		% del total	3,9%	2,0%	5,9%	9,8%	2,0%	23,5%
	Afectaciones en la salud	Recuento	1	0	0	0	0	1
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
	Disminución de ingresos	Recuento	2	0	0	1	0	3
		% del total	3,9%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	5,9%
	Otro	Recuento	0	1	0	0	0	1
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	24	4	9	12	2	51	
	% del total	47,1%	7,8%	17,6%	23,5%	3,9%	100,0%	

Tabla 49. El 19,6% de los conductores que se contagiaron de COVID-19, afirmaron que su mayor fortaleza para superarse durante la pandemia fue la perseverancia. Este mismo caso sucede en los conductores que sufrieron pérdidas familiares. Por otra parte, el 9,8% de los conductores que perdieron su empleo, su principal fortaleza que le ayudó a superarse durante la pandemia fue la confianza.

5. Discusión del proyecto de investigación

Se considera importante para esta discusión el autor Amartya Sen, quien expone que en el lenguaje económico se presentan diversas definiciones y dimensiones del desarrollo Humano como la política, social, biológica y económica que confluyen en factores de cambio cualitativos en la vida de los humanos y de la sociedad. Sen

(Sen:1999a) manifestó que para el desarrollo de una sociedad debe identificar el reconocimiento del éxito económico, el cual se considera para establecer la vida de los individuos que integran la comunidad; por ello, expresa específicamente "El desarrollo es un proceso de expansión de las capacidades de que disfrutaban los individuos" (Sen:1999b). Este autor, parte de que las personas pueden lograr hacer o ser como desempeños valiosos denominándolos capacidades, que a su vez las define como las posibles combinaciones de alternativas que obtienen los individuos como desempeños valiosos. Otra palabra que utiliza como referente es *dunamin* (palabra griega) utilizada por Aristóteles para analizar algunos aspectos del hombre, que puede traducirse como "potencialidad" o "capacidad para existir o actuar"

Además, conceptualiza acerca de capital humano y capacidad humana destacando la capacidad de los individuos para vivir la vida, mientras que la definición tradicional se centra en el ser humano como un productor de bienes y servicios y las posibles mejoras de su productividad. Es decir, la capacidad para vivir la vida depende de los motivos que estos individuos tienen para valorar las alternativas reales de preferencia. Esta significación, implica comprender que cada persona de acuerdo a sus características, orígenes y circunstancias socioeconómicas con las que cohabita, asume la capacidad para realizar o hacer ciertas cosas que valora. Los motivos dependen de cada quien y su contexto, pero además puede ser directa o indirecta. La primera es fundamental dado que su naturaleza beneficia la calidad de vida y la segunda se enfoca en mejorar la contribución para la producción.

Por lo anterior, el capital humano está limitado por la capacidad humana que son las libertades reales que motivan al ser, permitiéndole mayor amplitud a la capacidad humana por que está directamente relacionada con las motivaciones reales de los seres humanos. Sen al determinar las libertades del hombre, detalla que estas están fijadas por

las instituciones sociales y económicas. Aclara que, los servicios políticos y humanos, de educación y de salud, son ejemplo de libertad de expresión y del derecho a elegir para los estamentos públicos. También expuso, que una negación básica de la libertad humana es la “muerte prematura” no solo porque se valora la vida sino porque las cosas que se desean hacer las personas solo se logran si tiene vida. Declara que los problemas de la niñez de alguna forma afecta el futuro de los adultos e indudablemente la falta de libertad hoy será causa de libertad mañana.

Un aspecto que llama mucho la atención para esta investigación, es como este autor pone de manifiesto la nutrición y el desarrollo económico que relaciona y une la capacidad de trabajo e ingreso de los individuos que incorporan como curva laboral. Relaciona la practica que maneja para comprender los círculos viciosos de pobreza y desempleo involuntario en economías con desigualdades de tierra o activos entre los individuos y los diferentes status nutricionales de los trabajadores.

El enfoque que Sen hace de la pobreza y el desempleo lo hace porque limitan al ser en el disfrute y aprecio que encarnan inexorables transgresiones a las libertades. Ósea que el verdadero desarrollo exige que no exista orígenes como la pobreza, tiranía, escasez de oportunidades económicas y las privaciones sociales sistemáticas, etc. Y hace reflexiones como: la pobreza está relacionada de manera directa con la falta de libertades por que limita la satisfacción de las personas en sus necesidades básicas para vivir dignamente; obtener un grado de nutrición competente, lo mismo que acceso a los servicios de salud, educación, al vestido y vivienda aceptables y para definir estos aspectos también se refiere a “privación relativa” como un atributo deseable que una persona puede tener menos que otra como empleo o ingreso. Así mismo, hace relevancia a que las libertades fundamentales del desarrollo son un propósito primordial por que integran los medios que tiene el individuo y se relacionan ente si para robustecerse entre

sí. Y las libertades políticas (en forma de libertad de expresión y elecciones libres) aportan para impulsar la seguridad económica. Las oportunidades sociales (servicios educativos y sanitarios) proveen la participación económica. Los servicios económicos (oportunidades para interactuar en el comercio). Por lo anterior, existencia de las libertades soslayan los desastres económicos y hambrunas

El crecimiento económico sostenible considera el desarrollo humano, siempre y cuando se utilicen los recursos disponibles para mejorar el bienestar y la calidad de vida de una población. También el mismo delimita la libertad ideológica y política, la equidad social y redistribución de la riqueza, la sostenibilidad ambiental, la seguridad personal y colectiva, entre otros. Se puede decir, que el desarrollo humano es inherente a la de calidad de vida del ser humano; por lo expuesto anteriormente, se prioriza como el eje central de la presente investigación, categorizando las dimensiones, demográfica, sociocultural, institucional y económica, que integran los atributos de los conductores de Cootrashuila que operan en el sur del departamento, reconociendo así las posibles causas socioeconómicas que ha enfrentado la población objetivo, ocasionadas por la pandemia COVID 19.

En la afectación de la calidad de vida de los conductores de Cootrashuila S.A, las variables que predominan son la económica y la sociocultural. Es necesario mencionar que, si bien no se contempló la dimensión cultural inicialmente, en la interpretación realizada se abordó de forma individual dados los resultados obtenidos en la aplicación del instrumento de recolección de información.

Categoría Económica

Como se observa en los resultados, uno de los elementos claves de esta dimensión, fue el tipo de salario que percibe el conductor que está representado en un

45% por obra (viaje) y que al interrelacionarlo con los rangos de ingresos estipula la falta de garantías laborales que impactan de forma negativa el desarrollo humano de la población objeto de estudio por cuanto no se reciben las prestaciones de ley, ni permanencia en el empleo e ingresos que permitan el sostenimiento de las necesidades básicas de los conductores y sus familias. Además, la posibilidad de alcanzar los logros valiosos como los que declara Sen fundamentales para alcanzar una vida digna como los servicios de educación, salud, políticos y humanos.

De manera inexorable, esos ingresos que en algunos casos están muy por debajo del salario mínimo dependen de una sola persona que ha tenido la posibilidad de trabajar, en hogares compuestos por más de 4 integrantes y que adicionalmente, en un porcentaje alto no son beneficiarios de la seguridad social ni las subvenciones que el estado otorgo en tiempos de pandemia. De acuerdo a esos hallazgos la situación se torna abrumadora por cuanto los ingresos superar los gastos en 52,9% del total de los encuestados; esto sumado a la falta de vivienda propia que supera el 78%. Igualmente, ante la falta de otras fuentes de ingresos y de reservas de recursos económicos para atender esta eventualidad terminaron menoscabando la economía, trascendido en afectaciones de manutención, salud, protección y de educación para las familias en general; con este panorama resulta muy difícil potenciar el desarrollo humano, dado que el deterioro de las necesidades básicas es tan inminente para la calidad de vida de los seres humanos.

En lo que respecta a las otras capacidades indirectas que están relacionadas con la productividad, con aspectos sociales y políticos, que indudablemente afectan el desarrollo humano de los conductores estos tampoco hacen uso de la planificación financiera desconociendo que este proceso accede a la toma decisiones más razonable de ellos y de su entorno familiar.

Dimensión Institucional

La economía solidaria promueve la equidad social, fundamentada en valores, principios y transparencia, frente a quienes la conforman, apoyando así el desarrollo regional, el bienestar social y económico, de cara a las necesidades de los diferentes sectores de la economía. Coostrahuila S.A. Cooperativa de Transportadores del Huila, considera importante la calidad en el servicio, el cuidado de la salud, el bienestar y la seguridad de sus trabajadores, buscando garantizar condiciones seguras de trabajo, brindando formación y entrenamiento. También promulga actuaciones con transparencia y ética, enmarcados bajo la premisa del amor a la familia, el autocuidado, la protección del medio ambiente y el compromiso con la vida, entre otros.

Podría decirse que este tipo de asociaciones promueven el compromiso social con la población en general, específicamente con sus asociados, colaboradores e integrantes de su núcleo familiar. Además, se infiere que el bienestar en este tipo de organizaciones busca responder a las necesidades de capacitación, recreación, vivienda y seguridad alimentaria; adicionalmente los principios de cooperativismo se fundamentan en el bienestar social, es decir, en la renta social y no en la económica.

Los hallazgos determinaron que la empresa realmente no está cumpliendo con su razón de ser, debido a que casi la totalidad de los encuestados afirmó no haber recibido auxilios por parte de la empresa en tiempos de pandemia, pese a que el 71, 7% tuvieron afectaciones del importantes en sus ingresos. En otros aspectos las cifras tampoco son alentadoras por el carente reconocimiento de las condiciones humanas básica como el bienestar social, salud física y psicológica del capital humano que tiene afinidad con el servicio que presta Cootranshuila y percibe a la empresa como cualquier otra con propósitos rentables y no cooperativos, de construcción colectiva y de bienestar social.

Adicionalmente, se halló que la cooperativa solo brinda acompañamiento a sus colaboradores directos que pertenecen a la nómina; si bien es cierto el empleador de los conductores no es la Cootranshuila, esta, tampoco brinda o gestiona asesorías, charlas, capacitaciones que de alguna forma incentive las posibilidades de asociación, de educación formal o informal de temas que aporten al mejoramiento de las capacidades actitudinal y/o aptitudinal actividades propias de sus valores cooperativos. Dejando entrever las escasas y casi inexistentes garantías que tiene los conductores en concordancia con la misión y la visión.

Así mismo, se identificó una cifra alta de informalidad en la modalidad de contratación, que no ostenta ningún tipo de contrato escrito y un número reducido se encuentra contratados por prestación de servicios, contrato que además de establecer cierta libertad para ejecutarlo tampoco obliga al empleador asumir las cargas prestacionales que trae consigo tener un contrato laboral. No obstante, quien ejecute labores de conducción si se encuentra sometido a la subordinación continua, prestación personal del servicio, cumplimiento de horarios por parte no solo de su empleador sino de la empresa como tal.

Estas condiciones desfavorables han traído consigo desmotivación a los conductores señalando que no se siente como la imagen de la empresa, por la falta de acompañamiento en las diferentes situaciones de contingencia ocasionadas por la pandemia y tampoco recibieron ningún tipo de apoyo de parte de Cootranshuila pese, trabajan con empeño y sentido de pertenencia no se sienten correspondidos por empresa a la cual le han entregado buena parte de su tiempo, energía y vida

Dimensión sociocultural

Los factores que enmarcaron esta dimensión se organizaron entorno a la forma como interactúan los conductores del sur del departamento en cuanto atributos que impulsan la construcción de sociedad y que de alguna forma prepara para vivir con otros de la misma especie; pero que, además, interioriza la cultura para socializar o empatizar con otros de manera individual y colectiva, es decir en los grupos, las comunidades y las organizaciones.

Los aspectos más comunes que se hallaron fue el nivel educativo, que está representado en su mayoría por tener algún grado de bachillerato, que en su oficio u ocupación no se encuentran agremiados, que desconocen los beneficios de pertenecer a cualquier tipo de asociación y que no les interesa hacer parte de estas. Es decir, que el capital vinculante no lo reconoce porque dentro de la coexistencia laboral y personal no le capacitaron ni le informaron al respecto; por tanto, las personas que ejercen esta labor no tienen conocimiento de los beneficios de pertenecer a una agremiación que los represente ante las empresas transportadoras.

En cuanto a desarrollo humano, la conexión de las habilidades del ser con la calidad humana y los valores sociales, se encontraron como fortalezas para enfrentar la pandemia la perseverancia y la empatía; igualmente se observa como un hecho positivo de esta eventualidad; la unión familiar, lo mismo, que la esperanza de que un tiempo no mayor a los tres años se van superar todas las dificultades presentadas en estos tiempos. En la actualidad, se reconoce que la globalización, los cambios tecnológicos, demográficos y sociales han influenciado la reorganización empresarial, las relaciones y los sistemas laborales que se emplean, los roles, la manera de desarrollar la misma actividad organizacional; algunos han sido impactados de manera positiva otros negativa incrementando los riesgos psicosociales como el fenómeno del estrés que las empresas asumen de manera integral por la vinculación directa que tienen con los colaboradores;

sin embargo, este no es el caso Cootranshuila S.A, dado que los conductores no ostentan vinculación directa con la empresa y quizás por ello tampoco recibieron ningún apoyo durante el tiempo de la pandemia. En lo que refiere a las condiciones de bioseguridad, estos requerimientos debían ser cumplidos por los asociados para la prestación del servicio de transporte y la empresa no oriento, ni brindo los suministros necesarios para ejercer actividad de transporte público de pasajeros.

El trabajo es una actividad primordial para las sociedades productivas y se percibe como un aspecto clave para la vida personal, colectiva, social, organizacional; que demanda largas jornadas, energía física y psicológica, que durante la pandemia se intensifico por el inminente riesgo de contagio que causó pérdidas familiares e inoculaciones en un 67% e incluso pérdida de empleo en 23% a esta colectividad.

Se reconoce que la actividad de transporte público de pasajeros no presento afectación prolongada por el confinamiento, pero, si se presentaron algunos hechos como la disminución de la frecuencia de los viajes, baja demanda del servicio, el incremento del transporte familiar e inclusive compartido como medida cautelar; situación que desencadeno afectaciones no a los ingresos que percibían los conductores sino a la vinculación eventual y/o por relevos pese a tener más de cinco años experiencia, e inclusive en algunos casos considerarse como la imagen de la empresa, de tener una buena percepción del gremio y un mayor apego por la actividad durante toda esta contingencia.

Otra arista a considerar, es el comportamiento actitudinal de los conductores que muestra deseo de permanecer desarrollando el oficio como única actividad a pesar, de que los ingresos son eventuales y se encuentran por debajo del salario mínimo legal vigente. También es cierto, que algunos buscaron nuevas alternativas laborales, pero estaban relacionadas con la conducción de un automotor. En definitiva, los conductores no planifican sus ámbitos de actuación familiar, organizacional, social ni económico que

de alguna manera le permita mejorar la calidad de vida y su desarrollo humano basado en desempeños valiosos de acuerdo a los planteamientos Sen.

Dimensión Demografía

Se utilizó para conocer características estructurales de la población objeto de estudio y establecer algunas condiciones. Las mayores concentraciones de los estratos socioeconómico corresponden al nivel 1 y 2 que de acuerdo al cruce de la información no cuenta con vivienda propia pero que además no poseen reservas de recursos económicos, ni posibilidades de obtener de préstamos formales quizás por falta de educación financiera e iniciativas para emprender y poder enfrentar la contingencia. Igualmente, el estado civil reconocidos en su mayoría es la unión libre seguida de separados que implica mayores obligaciones por hacer parte de familias con varios integrantes o por la conformación de un nuevo hogar. Así mismo, se identificó la etapa adulta entre los 43 y 55 años es la predominante en la población estudiada, que se considera productiva en el género masculino, pero además en la que proliferan las enfermedades catastróficas como la tensión arterial, diabetes, obesidad entre otros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arango. (10 de octubre de 2013). Crecimiento urbano de Medellín. *El Espectador*, pág. 4.

Asamblea General Ordinaria Electiva de Asociados. (2020). *Informe de Gestión* . Neiva: Institucional.

Atheortúa. (2018). Resiliencia: otra perspectiva de las experiencias sociales dentro del grupo empresarial. *Estudios Gerenciales ICESI*, 25.

Bhattacharya; et, al. (2019). Atributos y Marco para la infraestructura sostenible. *Publicaciones sostenibles*.

Bravo. (2020). Coronavirus, COVID 19, prevenir la propagación de virus es más fácil de lo que se piensa; protocolos de bioseguridad, guía para la reapertura del país y para la disminución del riesgo de rebrote de contagio. *Revista Boliviana de Química*, 39.

Cámara de Comercio del Huila. (2020). *Estudio de coyuntura económica regional*. Neiva: Cámara de Comercio del Huila.

Campos , M. (s/f). *Elementos para una teoría general de la contabilidad*. Bogotá: La Ley.

CEPAL. (2020). *Sectores y empresas frente al COVID - 19: Emergencia y reactivación* . New York: Institucional. Informe Especial.

Citlalli. (2017). Jóvenes universitarios y mercedo laboral en la globalización. *Juventud y educación* , Universidad pedagógica de México.

Cootranshuila S.A. (2020). *Informe de Gestión*. Neiva: Institucional.

- Cruz, V.JE. (2018). La calidad de vida laboral y el estudio del recurso humano: una reflexión sobre su relación con las variables organizacionales. *Pensamiento & Gestión*, 13.
- DANE. (2012). *Guía para el diseño, construcción e interpretación de indicadores*. Bogotá: Institucional.
- DANE. (2019). *Comportamiento del número de ocupados y porcentaje de formalidad*. Bogotá: Institucional.
- Echeverri; Restrepo y Morales. (2019). Medios de transporte sostenibles y mercado de bienes residenciales. Un análisis para Medellín. *Desarrollo y sociedad*, 41.
- Echeverri; Restrepo; & Morales. (2019). Medios de transporte sostenibles y mercado de bienes residenciales. un análisis para Medellín. *Desarrollo y Sociedad*, 38.
- García, C. (2005). *Elementos para una teoría general de la contabilidad*. Bogotá: La Ley.
- Gasparri. (2015). *Plan de sostenibilidad*.
- Greenroads. (2011). Download the manual. www.greenroads.org, 26.
- Hernández, Valdés & Suazo. (2001). *Microbiología y parasitología médica*. La Habana : Ciencias Médicas.
- Instituto Nacional de Seguridad en Higiene en el Trabajo . (2020). *Guía práctica de riesgos y medidas preventivas para autónomos en el sector transporte por carretera*. Madrid, España: Institucional.
- INVIAS. (2019). *Datos publicados con información publicada TPD*. Neiva: Institucional.
- Martinez, M. (2020). Riesgos psicosociales y estrés laboral en tiempos de COVID -19. Instrumentos para su evaluación. *Comunicación y salud*, 8.

McLennan & Kleberg. (2020). Health And Medicine Cannot Solve COVID 19. *PlumX Metrics*, 5.

Meliá. (2007). Seguridad basada en el comportamiento. *Perspectivas de intervención en Riesgos Psicosociales. Medidas Preventivas*, 23.

Ministerio Comercio, industria y turismo. (2018). *Estadísticas de turismo para el sur del departamento del Huila*. Bogotá: Institucional .

Moctezuma & Murguía. (2021). Una aproximación hacia el contexto del mercado laboral de la población joven en contextos de pandemia (COVID 19). *Intersticios sociales*, 27.

Mora. (2006). Análisis crítico de las teorías del desarrollo económico. *Apuntes de CENES*, 27.

Quiroga. (2021). Análisis del componente social y económico como indicadores de sostenibilidad. *Universidad Santo Tomás*, 32.

Rueda, G. (2011). *La manera como la contabilidad puede informar la responsabilidad empresarial*. . Bogotá: Pontificia universidad Javeriana.

SURA. (2020). *Controles administrativos*. Bogotá: Institucional.

Todaro. (1987). Economía para un mundo en desarrollo: Introducción a los principios y políticas para el desarrollo. *Fondo de Cultura Económica*, 523.

Tordecilla, e. a. (2020, p.13). Calidad de vida laboral en tiempos de pandemia debido al covid-19. *Institución Universitaria Politécnico Gran Colombiano*, 35.

Valenzuela, J y Flores, M. (2012). *Fundamentos de la investigación educativa*. Monterrey, México: Digital Tecnológico de Monterrey.