ALIANZA DE INVESTIGADORES INTERNACIONALES S.A.S ALININ

RETOS SOCIOECONÓMICOS de la ACTUALIDAD en el CONTEXTO GLOBAL

Cómo citar:
González. G., y Ardila, X. (2023). Análisis de sostenibilidad socioeconómica conductores Cootrashuila en época de pandemia COVID 19. En Chirinos, Y., Rojas, D y Barbera, R. (2023). (Eds.), *Retos socioeconómicos de la actualidad en el contexto global.* Fondo Editorial Servando Garcés. DOI: www.doi.org/10.47212/retosocioeconomicoactual2023

Capítulo XI

ANÁLISIS DE SOSTENIBILIDAD SOCIOECONÓMICA CONDUCTORES COOTRASHUILA EN ÉPOCA DE PANDEMIA COVID 19

COOTRASHUILA DRIVER SOCIO-ECONOMIC SUSTAINABILITY ANALYSIS IN TIME OF COVID 19 PANDEMIC

Gloria Liliana González González
Magister en Administración de Empresas, Docente Investigadora de la Universidad Surcolombiana. Colombia, correo electrónico: gloligongon@gmail.com / ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3055-8550

Ximena Andrea Ardila Rojas
Magister en Administración de Empresas, Universidad Surcolombina, correo electrónico: ximenaardila1986@gmail.com / ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3711-4779

Identificación del Proyecto de Investigación

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

Objetivo de Investigación

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.

Descripción del Contexto

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 continúa 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.

En materia de contratación, la Cootrashuila 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 vinculades 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 realizada 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), todo lo anteriormente planteado llevo a estudiar el siguiente objetivo 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.

Revisión de la Literatura

Desarrollo centrado en lo humano

Sen en 1981, teorizó el desarrollo "como un proceso de expansión de las libertades reales de las que disfrutan los individuos", donde "la libertad real [...] está representada por la capacidad de la persona para conseguir varias combinaciones alternativas de funcionamientos" (Sen, 1992, como se citó en London, et al., 2006), 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 valiosa para él y su familia.

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, 2000) 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.

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, como se citó en Santos et al., 2016), sin embargo, la tendencia de la RSE va más allá del sentido de las políticas, normativas y regulaciones para el cuidado del medio ambiente, tanto desde el punto de vista de las empresas como de los gobiernos (Pérez et al., 2022), esto se puede observar en

la siguiente tabla.

Tabla 2.

Categorías dependientes de la forma de ver a la empresa

FORMAS DE VER LA EMPRESA	TEORÍAS
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, (2015).

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 (2015), 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.

Teoría de Sostenibilidad

Es necesario, 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. 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.

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).

Metodología

El paradigma investigativo para este trabajo es de tipo de investigación mixto, a través de 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. El tipo de muestreo: que se aplico fue el probabilístico que, de acuerdo con Hernández et al., (2014), es la que rige este tipo de investigación.

Por su parte, la población estuvo compuesta por 118 sujetos, cuya característica principal es que son conductores registrados en el listado de la empresa, 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, teniendo en cuenta algunos criterios de inclusión como conductores que tengan asignadas rutas al sur del departamento, vinculados y no vinculados mediante contrato laboral mayor a 1 año, que dependen de esta labor para su sustento diario y por supuesto aquellos que aceptan ser parte de esta investigación.

Así mismo se tendrán en cuenta algunos criterios de exclusión como aquellos conductores que han sido desvinculados de la empresa, propietarios de vehículos que ejercen esta labor y conductores que no quieran participar de la investigación.

Hallazgos

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.

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 beneficiaros 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.

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 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.

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. Así mismo se considera 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.

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 de Sen, (como se citó en London, et al., (2006).

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. 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.

Conclusiones

De acuerdo al análisis desarrollado en el proceso investigativo, logramos concluir que las condiciones socioeconómicas de los conductores de transporte intermunicipal de Cootrashuila S.A, en el sur del departamento del Huila, se vieron muy afectadas debido a las restricciones de movilidad, cambios en la demanda de transporte y medidas de distanciamiento social implementadas para controlar la propagación del virus.

Con las prohibiciones de movilidad y la suspensión de operaciones en las empresas no esenciales, la demanda de servicios de transporte disminuyó significativamente. Los conductores de transporte intermunicipal, se enfrentaron a disminución de pasajeros, lo que

significó la reducción importante de los ingresos para la empresa operadora Cootrashuila y a la par de sus asociados y conductores a quienes les fueron suspendidos sus contratos. Sin duda alguna la disminución de los ingresos dejó a muchos conductores en la batalla para cubrir sus necesidades básicas, como el arriendo, la alimentación, los servicios públicos, incluso la salud, teniendo en cuenta que algunos de ellos ni siquiera se encontraban afiliados a la seguridad social, dada la relación laboral que tenían con la institución. Esto además dio lugar a que se presentaran afectaciones en su bienestar económico a largo plazo.

Ahora bien, los conductores que continuaron trabajando enfrentaron riesgos adicionales para su salud debido a la interacción con un gran número de personas, obligándolos, además, a que adaptaran nuevas medidas de seguridad, como el uso de mascarillas, desinfección regular de vehículos y limitación en la cantidad de pasajeros transportados.

No hay duda que el gobierno nacional implemento algunos programas de apoyo económico para ayudar a los conductores y trabajadores del transporte afectados por la pandemia, sin embargo, estos apoyos no lograron ser entregados al principal actor de nuestra investigación, por diferentes aspectos, tales como el hecho de no encontrarse vinculados directamente con la empresa si no a través de sus socios, o solo ser llamado para suplir alguna vacante temporal (Por viaje).

Teniendo en cuenta esta situación, algunos conductores buscaron nuevas oportunidades laborales o realizaron cambios en su forma de trabajo para adaptarse a la realidad.

Para finalizar, es importante resaltar que las condiciones socioeconómicas que tuvieron que enfrentar los actores de la investigación, reflejan desafíos importantes en el sector del transporte, relacionados con la vulnerabilidad laboral, la diversificación en la fuente ingresos, la importancia del apoyo gubernamental, la planificación financiera a largo plazo y por supuesto una gran reflexión acerca de la disparidad socioeconómica existente en el sector del transporte. Es decir, los conductores con condiciones laborales no definidas sufrieron dificultades mayores, frente aquellos que se encontraban vinculados directamente con la empresa.

Fuentes bibliográficas

Asamblea General Ordinaria Electiva de Asociados. (2020). *Informe de Gestión* . Neiva: Institucional. https://ascofade.co/informes-de-gestion/

Carroll, A. (2015). Responsabilidad social corporativa : la pieza central de marcos competitivos y complementarios. *Dinámica organizacional*. Volumen 44, Número 2, pp. 87-96

Cootranshuila S.A. (2020). *Informe de Gestión*. Neiva: Institucional. Recuperado de https://www.contralorianeiva.gov.co/wp-content/uploads/2020/07/INF-DEFINITIVO-AUDITORIA-GESTION-RECURSOS-FISICOS-Y-FINANCIEROS-2020.pdf

Escobar, A. (2000). *La Invención del tercer Mundo*. Grupo Editorial Norma.

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación.* McGraw-Hill/Interamericana.

London, S., y Formichella, M. M. (2006). El concepto de desarrollo de Sen y su vinculación con la Educación. *Economía y Sociedad*. Año XI, No. 17.

Pérez O., Núñez, J., Alarcón, M., Mora, J., y Peñaloza, V. (2022). Teórico de estudio la responsabilidad social en tiempos de postpandemia y guerras. En Chirinos, Y., Ramírez, A., Godínez, R. Barbera, N. y Rojas, D. (2023). (Eds.), *Tendencias en la Investigación Universitaria. Una visión desde Latinoamérica*. Vol. XVIII. Fondo Editorial Universitario

Servando Garcés. www.doi.org/10.47212/tendencias2022vol.xviii.5

Santos, J. J. G., y Gómez, S. M. M. (2016). La evolución del concepto de responsabilidad social corporativa: Revisión literaria. *Conciencia Tecnológica*, (51), 38-46.

Tordecilla, L. M. A. (2020). *Calidad de vida laboral en tiempos de pandemia debido al COVID - 19*. Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano - SISNAB. https://alejandria.poligran.edu.co/

Urzúa M, Alfonso, y Caqueo-Urízar, Alejandra. (2012). Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. *Terapia psicológica*, 30(1), 61-71. DOI: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-48082012000100006&lng=en&nrm=iso&tlng=en