



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

## DIRECCIÓN DE POSGRADO

### MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

#### MODALIDAD: INFORME DE INVESTIGACIÓN

**Título:**

---

Factores de Capital Social que influyen en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria en el sector de transporte de la ciudad de Latacunga

---

Informe de Investigación presentado previo a la obtención del título de Magíster en Administración de Empresas

**Autor:**

Verónica Maribel Jiménez Álvarez

**Tutor:**

Ing. MBA. Milton Marcelo Cárdenas

LATACUNGA –ECUADOR

2020

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “Factores de Capital Social que influyen en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria en el sector de transporte de la ciudad de Latacunga” presentado por Verónica Maribel Jiménez Álvarez, para optar por el título magíster en Administración de Empresas.

### **CERTIFICO**

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y se considera que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación para la valoración por parte del Tribunal de Lectores que se designe y su exposición y defensa pública.

Latacunga, diciembre, 2020

.....  
Ing. MBA. Milton Marcelo Cárdenas  
CC.: 0501810337

## APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación: Factores de Capital Social que influyen en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria en el sector de transporte de la ciudad de Latacunga, ha sido revisado, aprobado y autorizado su impresión y empastado, previo a la obtención del título de Magíster en Administración de Empresas; el presente trabajo reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la exposición y defensa.

Latacunga, diciembre, 2020

.....  
Ing. Efrén Gonzalo Montenegro Cueva MSc.  
C.C. 0502209992  
Presidente del tribunal

.....  
Ing. Yadira Paola Borja Brazales MSc.  
C.C. 0502786833  
Lector 2

.....  
Ing. Darío Javier Díaz Muñoz MBA.  
C.C. 1802865194  
Lector 3

## **DEDICATORIA**

Este trabajo le dedico a Papito Dios quien me dio la vida y a mi tesoro más grande que Dios me ha regalado que es mi hijo. Quien ha sido mi inspiración y fortaleza para seguir adelante y lograr alcázar una metas más en mi vida

Verónica Maribel Jiménez Álvarez

## **AGRADECIMIENTO**

Un agradecimiento a mi madre y a mi esposo quienes fueron un apoyo incondicional en la parte moral para lograr este sueño tan anhelado.

Agradezco a mis maestros, amigas, compañeras ya que gracias a sus conocimientos y apoyo moral han aportado un alto porcentaje para seguir adelante con este sueño.

Agradezco también a la Universidad Técnica Cotopaxi, Alma Mater de los Cotopaxenses; quien me abrió las puertas permitiéndome tener la oportunidad de formarme en tan prestigiosa Institución.

Y finalmente agradezco a mi tutor Ing. Marcelo Cárdenas, quien me apoyado con sus conocimientos y experticia para poder culminar con un proyecto más en mi vida profesional.

Verónica Maribel Jiménez Álvarez

## **RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA**

Quien suscribe, declara que asume la autoría de los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de titulación.

Latacunga, diciembre, 2020

.....  
Jiménez Álvarez Verónica Maribel  
C.C. 0503357634

## **RENUNCIA DE DERECHOS**

Quien suscribe, cede los derechos de autoría intelectual total y/o parcial del presente trabajo de titulación a la Universidad Técnica de Cotopaxi.

Latacunga, diciembre, 2020

.....  
Jiménez Álvarez Verónica Maribel  
C.C. 0503357634

## **AVAL DEL VEEDOR**

Quien suscribe, declara que el presente Trabajo de Titulación “Factores de Capital Social que influyen en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria en el sector de transporte de la ciudad de Latacunga” contiene las correcciones a las observaciones realizadas por los lectores en sesión científica del tribunal.

Latacunga, diciembre, 2020

.....  
Ing. Efrén Gonzalo Montenegro Cueva MSc.

C.C. 0502209992



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

## DIRECCIÓN DE POSGRADO

### MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

**Título:** FACTORES DE CAPITAL SOCIAL QUE INFLUYEN EN LA CONSTRUCCIÓN DE ASOCIATIVIDAD EN LA ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.

**Autor:** Jiménez Álvarez Verónica Maribel

**Tutor:** Ing. MBA. Cárdenas Milton Marcelo

### RESUMEN

La presente investigación tiene por objeto proponer estrategias que permitan el fortalecimiento del Capital Social y la Asociatividad en el sector transporte, esta como sección de las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria. Intención que se presenta como respuesta a la problemática observada en la construcción del Capital Social en las cooperativas de transporte de la parroquia La Matriz del cantón Latacunga, en donde se detecta ciertas debilidades como: falta de pertinencia por parte de los agremiados, el uso inadecuado de los medios tecnológicos, debilidad en la comunicación, y en las relaciones interpersonales, así como ausencia de capacitación, y a ello sumado el desconocimiento de la estructura jurídica en su ámbito de ejecución, lo que provoca débiles estructuras para la Asociatividad. Para la consecución de esta investigación se diseñó una metodología con enfoque cuantitativo y las técnicas que se utilizaron fueron la observación directa, la observación participante y la encuesta; además se estructuraron dos instrumentos, una dirigida a los representantes legales con 56 preguntas y otra dirigida a los socios de las Cooperativas de Transporte con 52 preguntas, bajo el diseño escala de liker. Con el propósito de determinar las dimensiones del Capital Social y el desempeño asociativo, se tomó una muestra aleatoria a 200 socios de una población total de 500 y a 24 Dirigentes de las 24 asociaciones. El método aplicado fue el analítico y como síntesis de los resultados relevantes, se determinó que la variable formación resulta ser significativa con el criterio estudios universitarios, con lo cual aquellos miembros con mayor formación reportan menores niveles de Capital Social, lo cual puede estar relacionado con la necesidad de otro tipo de capacitación, que no corresponde con habilidades duras en términos de conocimientos teóricos, sino más aplicados, que permitan desarrollar el día a día de la operación, lo que permite generar confianza, redes y relaciones entre miembros, es por ello que se plantea como propuesta un Plan de capacitación para los socios que fortalezca sus capacidades y la gestión del negocio.

**PALABRAS CLAVE:** Asociatividad; Capital Social; Economía Popular y Solidaria; transporte.

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI  
DIRECCIÓN DE POSGRADO**

**MAESTRIA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

**Title:** Title: SOCIAL CAPITAL FACTORS THAT INFLUENCE IN ASSOCIATIVITY'S CONSTRUCTION ON THE POPULAR AND SOLIDARITY ECONOMY AT TRANSPORTATION SECTOR IN LATACUNGA CITY.

**Author:** Jiménez Álvarez Verónica Maribel  
**Tutor:** Ing. MBA. Cárdenas Milton Marcelo

**ABSTRACT**

The present research goal was to propose strategies that allow Social Capital and Associativity strengthening in the transport sector. This is similar to Popular and Solidarity Economy organizations' section. This action is presented as a response to the problems observed in Social Capital construction in the transport cooperatives at La Matriz parish in Latacunga Canton, where certain skills are detected such as: relevance lack on union members' section, inappropriate use of technological means, weakness in communication, and in interpersonal relationships, as well as training absence, and to this added unawareness on the legal structure in execution field, which causes weak structures for Associativity. A quantitative approach as methodology was designed in order to achieve this research. Also, the techniques applied were direct observation, participant observation and the survey. In addition, two instruments were structured, one addressed to the legal representatives with 56 questions and another addressed to Transport Cooperatives members with 52 questions, under the *liker scale* design. Besides, a random sample allowed to determine the Social Capital and associative performance dimensions with 200 members from a total population of 500 and 24 associations with their 24 leaders respectively. The research method was the analytical one and as a synthesis of the relevant results. It was determined that the training variable turns out to be significant with the university studies criterion, with which those members with greater training report lower levels of Social Capital, which may be related to the need for another training category, which does not correspond to hard skills of theoretical knowledge terms, but rather more applied ones, which let the day-to-day development of the operation. This actions allow to build trust, networks and relationships between members. In other words, it is why that a training plan is proposed for members to strengthen their capacities and business management

**KEY WORDS:** Associativity; Social capital; Popular and Solidarity Economy; transportation.

Mg. Amparo de Jesús Romero Palacios con cédula de identidad número: 0501369185 Magister en Educación/Magister en Lingüística aplicada a la Enseñanza Bilingüe Español-Inglés con número de registro de la SENESCYT 1027-2018-1965695 ; **CERTIFICO** haber revisado y aprobado la traducción al idioma inglés del resumen del trabajo de investigación con el título: **“Factores de Capital Social que influyen en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria en el sector de transporte de la ciudad de Latacunga”** de: Verónica Maribel Jiménez Álvarez, aspirante a magister en Administración de Empresas.

Latacunga, diciembre, 2020

.....  
Amparo de Jesús Romero Palacios  
0501369185

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

PORTADA	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
APROBACIÓN TRIBUNAL .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA .....	vi
RENUNCIA DE DERECHOS.....	vii
AVAL DEL VEEDOR.....	viii
RESUMEN.....	ix
ABSTRACT.....	x
ÍNDICE DE CONTENIDOS .....	xi
INTRODUCCIÓN .....	1
<b>CAPÍTULO I</b> .....	10
1.1 Antecedentes .....	10
1.2 Fundamentación Epistemológica.....	15
Asociatividad.....	15
Factores económicos .....	20
Factores Extraeconómicos .....	22
Capital Social .....	23
Economía Popular y Solidaria.....	29
Principios de la economía popular y solidaria EPS .....	30
Características y principios diferenciadores de las organizaciones de la EPS y del SFPS.....	30
Trasporte .....	32
1.3 Fundamentación del Arte .....	36
Conclusiones del Capítulo I.....	39
<b>CAPÍTULO II</b> .....	40
Justificación metodológica.....	40
Análisis y discusión de resultados .....	47
2.1 Título de la propuesta.....	70

2.2	Objetivos .....	70
2.3	Desarrollo de la propuesta.....	70
	Nombre del Proyecto.....	73
	Modalidad: Sincrónica y Asincrónica.....	74
	Análisis de la Situación Actual .....	74
	Antecedentes .....	74
	Justificación.....	75
	Beneficiarios Directos .....	75
	Beneficiarios Indirectos .....	75
	Objetivo.....	75
	Metas .....	76
	Recursos y Presupuesto.....	76
	Contenidos a Desarrollarse .....	77
	Perfiles Profesionales de los expositores .....	77
	Metodología .....	79
	Impacto Ambiental.....	79
	Autogestión y Sostenibilidad .....	79
	Cronograma.....	80
	Requisitos para los Participantes.....	82
	Recursos Tecnológicos.....	82
2.4	Explicación de la propuesta .....	83
2.5	Premisas para su implementación .....	83
2.6	Conclusiones Capítulo II.....	83
	<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>85</b>
3.1.	Evaluación de expertos .....	85
3.3	Conclusiones del capítulo III .....	87
	<b>CONCLUSIONES GENERALES .....</b>	<b>88</b>
	<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>88</b>
	<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>90</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>93</b>
	Anexo 1: Cuestionario de encuesta .....	93
	Anexo 2: Informe de validación de la propuesta del informe de investigación .....	100
	Anexo 3: Formulario de Inscripción a la Capacitación.....	101

Anexo 4. Invitación.....	102
--------------------------	-----

## ÍNDICE DE GRÁFICO

<i>Ilustración 1: Características de la Economía Popular y Solidaria</i> .....	31
<i>Ilustración 2: Distribución de las organizaciones de transporte de la Economía Popular y Solidaria Popular</i> .....	35
<i>Ilustración 3: Género</i> .....	51
<i>Ilustración 4: Formación</i> .....	53
<i>Ilustración 5: Cultura y costumbres</i> .....	54
<i>Ilustración 6: Edad</i> .....	56
<i>Ilustración 7: Años en la Asociación</i> .....	59
<i>Ilustración 8: Cargo</i> .....	60

## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Levantamiento geo referenciado de las cooperativas de transporte</i> .....	3
<i>Tabla 2: Cooperativas de transporte del centro de Latacunga</i> .....	4
<i>Tabla 3: Sistema de tareas en relación a los objetivos específicos</i> .....	6
<i>Tabla 4: Ventajas y Desventajas de la Asociatividad</i> .....	22
<i>Tabla 5: Objetivos nacionales de desarrollo</i> .....	31
<i>Tabla 6: Estructura del cuestionario</i> .....	43
<i>Tabla 7: Descripción de las Cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga</i> .....	47
<i>Tabla 8: Género</i> .....	50
<i>Tabla 9: Formación</i> .....	51
<i>Tabla 10: Cultura y Costumbres</i> .....	53
<i>Tabla 11: Edad</i> .....	55
<i>Tabla 12: Años en la Asociación</i> .....	57
<i>Tabla 13: Cargo</i> .....	59
<i>Tabla 14: Dimensiones del Capital Social</i> .....	62
<i>Tabla 15: Analizar la Comparación del Promedio de la Sustentabilidad</i> .....	66
<i>Tabla 16: Determinantes del Capital Social</i> .....	69
<i>Tabla 17: Financiamiento del Plan de Capacitación</i> .....	77
<i>Tabla 18: Cronograma del Plan de Capacitación</i> .....	80
<i>Tabla 19: Matriz de Valoración</i> .....	86
<i>Tabla 20: Información sobre los Expertos</i> .....	86

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tiene como propósito determinar los factores de capital social que influyen en la construcción de la asociatividad. Para lo cual se ha tomado en consideración la línea de investigación enmarcada con la Administración y economía para el desarrollo social, mercadeo, finanzas, recurso humano, responsabilidad social empresarial, emprendimiento, planificación estratégica. Cuestiones que se ha convertido en uno de los aspectos de mayor relevancia, Su propósito trascendental es satisfacer las necesidades del ser humano y, la sublínea de investigación que se refiere a estrategias administrativas, productividad y emprendimiento. Lo que se busca es determinar los actores de capital social que incluyen en la asociatividad. Aspectos que implican todas las instancias y determina como estas se van desarrollando, además que se relaciona con el Plan de Desarrollo de la provincia de Cotopaxi para fortalecer la economía de la provincia a que esta indica que se debe apoyar la asociatividad de las personas.

Dentro de estos lineamientos se estableció el siguiente **planteamiento del problema** que se refiere a buscar los factores de capital social que influyen en la construcción de la asociatividad.

Lo discutible siempre ha sido, la verdadera vocación cooperativista de los transportistas organizados, sobre quienes pesan algunas observaciones con el escaso cumplimiento de los principios cooperativos y de la economía solidaria, aspecto que también es discutible, pues, si consideramos que la primera prioridad de las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (EPS), son sus socios y su objetivo mediano, los usuarios. Resulta que el cooperativismo de transporte, cumple limitadamente con los principios cooperativos, pero, si antepone como prioridad el servicio al usuario, siempre surgirán los cuestionamientos.

En todo caso, el mayor nivel de integración se encuentra en el cooperativismo de transporte, aunque no sea precisamente como una conducta empresarial o de utilización de economías de escala, sino más como objetivos gremiales y de representación para la consecución de incentivos en su actividad, como tarifas por ejemplo. Más sentido cobra cuando se trata de uno de los servicios públicos



estratégicos, de cuyo cumplimiento es obligación del Estado, y que los transportistas le sustituyen en esa tarea.

Nadie puede discutir la importancia que tiene el transporte en la economía de cualquier país, ya sea en cuanto a la movilidad de personas o mercancías. Es de sobra conocida la expansión del cooperativismo en esta actividad, puesto que, aproximadamente el 80% de esta actividad, está cooperativizada, quedando solo un 20%, que se organiza en compañías, en una gran mayoría formadas para el transporte pesado de mercancías.

En el Ecuador y en el mundo el transporte es un sector vital para coadyuvar al desarrollo de un pueblo.

También se cuenta con la Ley de Economía Popular y Solidaria, la misma que regula las acciones de este sector.

La representación que tiene el transporte en el Ecuador, con forme a la función, según la Superintendencia de Economía popular y solidaria (2014), es: cooperativas de taxi (transporte comercial) 45,5%, movilización de pasajeros 28,6%, carga de bienes 23,8% y el 2,8% corresponde a operadoras de transporte escolar, institucional, de turismo y de servicio excepcional-alternativo (tricimotos, mototaxis, etc.)

Por otro lado la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (2015), muestra que el porcentaje de representación que tiene las cooperativas de transporte en el Ecuador es de 93%, y dentro de esta tiene dos subclases que son: transporte terrestre de pasajeros representa un 92% y de transporte terrestre de carga un 8%.

De la visita in situ a las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga se observó que:

Existe falta de pertinencia por parte de los agremiados, básicamente en compromisos como asistir a sesiones y cumplir con los turnos, causando molestias entre el resto de los compañeros.

Los socios no usan adecuadamente los medios tecnológicos (taxímetro), hecho que suele que el cobro lo realizan de acuerdo a la distancia ocasionando conflicto con los usuarios.

Existe incidencia de otros factores que afectan un buen servicio como es el (alcohol), llevando a causar graves accidentes de tránsito y por ende las sanciones que establece la Ley de Economía Popular y Solidaria.

Existe debilidades en la comunicación de forma vertical (Directivos - socios), lo que ha conllevando a que los socios estén desinformados de las actividades, eventos y compromisos que sean propuesto a realizar en las cooperativas, esto ocasiona que los socios se encuentren inconformes y pierdan sentimiento de pertenencia al desconocimiento.

Existe debilidad en las relaciones interpersonales, esto es el trato del profesional del volante a los usuarios e incluso entre compañeros de la cooperativa, causando inconformidad a los usuarios e incluso con los compañeros.

Esto sumando a la falta de capacitación, talleres e incentivos a los socios respecto a la misión y visión de las Asociaciones así como al desconocimiento de la Ley de Economía popular y Solidaria y reglamentos y normativas del sector.

Mediante, el levantamiento georreferenciado de las organizaciones Economía Popular y Solidaria, se indica que existe 89 cooperativas de transporte en la provincia de Cotopaxi y en el cantón Latacunga 50 cooperativas.

Se determina una población 89 cooperativas donde la población de muestra que se tomó es de 24 cooperativas que corresponden a la parroquia de La Matriz del cantón Latacunga; esta ha sido seleccionado por conveniencia en función de las consideraciones prácticas y en función de las circunstancias que rodean al investigador como al objeto de estudio (Rios, 2018 p. 2018).

**Tabla 1:** Levantamiento geo referenciado de las cooperativas de transporte

<b>N° de Cooperativas</b>	<b>Lugar</b>	<b>Observación</b>
89	Cotopaxi	
50	Latacunga	
24	Centro de Latacunga	Objeto de estudio

*Elaborado por: Jiménez Álvarez Verónica Maribel*

**Tabla 2:** Cooperativas de transporte del centro de Latacunga

<b>N°</b>	<b>NOMBRE DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE</b>	<b>N° DE SOCIOS</b>
1	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL COTOPAXI	20
2	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS MULTIFAMILIARES FAE	25
3	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONETAS CENTINELA DEL COTOPAXI	22
4	COOPERATIVA DE TRANSPORTES EN TAXIS EL SALTO	25
5	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CIRO	17
6	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	21
7	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERPROVINCIAL COTOPAXI	25
8	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS LAGO FLORES	22
9	COOPERATIVA DE TRANSPORTES EN TAXIS ELOY ALFARO	25
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN CAMIONETAS AVENIDA AMAZONAS	16
11	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AEROPUERTO LATACUNGA	25
12	COOPERATIVA DE TRANSPORTES EN TAXIS ECUATORIANA DE TAXIS	25
13	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS DR. CAMILO GALLEGOS DOMÍNGUEZ	22
14	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS HOSPITAL DEL SEGURO LATACUNGA	25
15	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS JUAN MONTALVO	25
16	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN CAMIONETAS SIMÓN RODRÍGUEZ	19
17	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS CHILE	25
18	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS LOS NEVADOS DEL COTOPAXI	25
19	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN VOLQUETES UNIÓN AMAZÓNICA	24
20	COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS LATACUNGA	19
21	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS PANAMERICANA NORTE	25
22	COOPERATIVA DE TRANSPORTE URBANO SULTANA DE COTOPAXI	60
23	COOPERATIVA DE TRANSPORTE MIXTO EL SALTO	25
24	COOPERATIVA DE TRANSPORTES CHILE	13

*Elaborado por: Jiménez Álvarez Verónica Maribel*

Uno de los factores más importantes para la construcción de asociatividad es el Capital Social, ya que este tiene la capacidad de fomentar relaciones sociales, mediante la confianza, normas, redes sociales, reciprocidad y cooperación permitiendo el mejoramiento de la productividad y competitividad de las organizaciones.

La asociatividad es una forma de asociarse, unirse, juntarse de manera voluntaria donde los individuos llevan acciones conjuntas con un mismo objetivo en común, manteniendo su independencia jurídica y autonomía gerencial; permitiéndoles a las organizaciones que sobrevivan en el mercado.

La Economía Popular y Solidaria conocida como la nueva economía que vino a cambiar los desórdenes del Capitalismo dando paso a las organizaciones a organicen y desarrollar procesos de producción, intercambio, comercialización de bienes y servicios, con la única finalidad de satisfacer a sus clientes, la búsqueda del buen vivir y el bien común de las personas y organizaciones; mediante mecanismos solidarios que benefician la asociatividad, permitiendo la igualdad, equidad y justicia social.

Una vez mencionado lo que significa el capital social y la asociatividad, se ha identificado que el capital social se consolida por factores como la información y la comunicación, los intereses y las preocupaciones en el trabajo, el nivel de confianza, la cultura organizativa, la cooperación, la participación, el compromiso y la reciprocidad, estos factores se encuentran en las asociaciones de trasportes.

Del estudio realizado se refleja que no en todas estas asociaciones estos factores han tenido el éxito respectivo. De ahí nace el interés por investigar, cómo estos factores influyen en la asociatividad?, especialmente refiriéndonos a la asociación de cooperativas de transporte en la que se ha podido evidenciar una falta de coordinación de actividades y el descontento de formar parte de la asociación por parte de los socios de las cooperativas, afectando al buen desenvolvimiento de las relaciones humanas y por ende a las actividades que día a día lo vienen realizando, como es el prestar el servicio de transporte de pasajeros.

Ello ocasiona una baja aceptación de parte de los usuarios y por ende afecta la rentabilidad de cada uno de los socios. Con la presente investigación se busca determinar cómo influyen estos factores de capital social en el grado de

asociatividad que tienen estas cooperativas de transporte. Luego tenemos la siguiente **formulación del problema** ¿Qué factores influyen en la contricción de Capital Social para llegar a la asociatividad?

Determinado el problema se plantea los siguientes objetivos que orientaran a la consecución de los resultados esperados así se ha planteado como **objetivo general**. Determinar los factores de Capital Social que influyen para la construcción de la asociatividad en las organizaciones de Economía Popular y Solidaria en el sector de transporte en la ciudad de Latacunga, luego los siguientes **objetivos específicos** que ayudaran a la consecución de los resultados del objetivo general

**Tabla 3:** Sistema de tareas en relación a los objetivos específicos

<b>Objetivo</b>	<b>Actividades</b>
Objetivo 1: Construir el marco teórico con los variables de investigación mencionadas	Revisión de fuentes bibliográficas sobre Capital Social, Asociatividad, Economía Popular y Solidaria y transporte Identificación de trabajos de investigación sobre temas similares Identificar los factores de Capital Social
Objetivo 2: Diagnosticar la situación actual del capital social en organizaciones de Economía Popular y Solidaria	Descripción de las organizaciones objeto de estudio Diseño de instrumento para evaluar el capital social Aplicación del análisis descriptivo para determinar dimensiones Evaluación de las dimensiones
Objetivo 3: Elaborar el informe de investigación y proponer estrategias que permitan la mejora el desarrollo de las actividades de capital social en la construcción de asociatividad en las organizaciones de Economía Popular y Solidaria del Sector de transporte del cantón Latacunga.	Identificación de estrategias de mejora Diseño de la propuesta

*Elaborado por: Jiménez Álvarez Verónica Maribel*

En el Ecuador, zona 3 Cotopaxi, Latacunga existen organizaciones que realizan diferentes actividades, para lo cual se asocian con fines específicos pero es necesario analizar los factores de capital social que han influenciado en el

desarrollo de las actividades, por lo que es importante realizar este estudio en las cooperativas de transporte específicamente, porque es donde más frecuente la asociatividad.

Con esta investigación se busca identificar los factores de capital social que influyen en el desempeño asociativo de las organizaciones de transporte ya que al asociarse permite que esta tenga una mejor oportunidad de organización y beneficios en mejora de las cooperativas de transporte las mismas que son muy importantes dentro de nuestro país, por que brindan el servicio a nuestra sociedad con la movilidad de personas, mercancía, productos.

Además al encontrarse asociadas mantendrán beneficios con mayor posibilidad de ingresar al mercado, obtener una diversificación y adquirir nuevos conocimientos, ya que se debe tener en cuenta que la sociedad se encuentra en constante cambio y buscan formas de que les permitan seguir existiendo en el mercado y lograr satisfacer las necesidades de la sociedad.

Es por ello que se requiere conocer como es el comportamiento de las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga con respecto a la gestión asociativa y el desempeño funcional y, en base a ello proponer estrategias permitan mejorar el desarrollo de las actividades, entendiéndose que el asociarse le ayudará a mantener buenas relaciones con las demás organizaciones, permitiéndoles tener un alto nivel de confianza, cooperación y un planificación que conlleve a alcanzar mejores beneficios y la permanencia en el mercado.

Por lo anteriormente expuesto, determinar al existir los factores de capital social influyen en la asociatividad de las cooperativas de transporte cuya finalidad que estas asociaciones se fortalezcan y sean duraderas como organizaciones buscando beneficios en común, si estas cooperativas se fortalecen entonces por ende también se puede decir que se estaría garantizando un mejor servicio para la ciudadanía.

Es así con el presente trabajo se pretende analizar al sector del transporte que se encuentran dentro del contexto de la Economía Popular y Solidaria al ser muy

importante para la economía de nuestro país. La EPS se enfocan en el ser humano fundamentándose en el trabajo colectivo, la confianza, la comunicación, con la participación activa de la ciudadanía con la finalidad de contribuir al Buen Vivir esto ha generado desarrollo en los diferentes sectores que se encuentran dentro de la Economía Popular y Solidaria.

Con esta visión de economía aparece el crecimiento de las cooperativas, asociaciones, en especial las cooperativas de transporte que pertenecen a la Economía Popular y Solidaria, que busca el comercio justo y responsable, la equidad de género, mantener nuestra cultura, la autogestión, la responsabilidad social llevando al desarrollo integral de las familias en el Ecuador y resto de la provincia; así como desarrollando condiciones de vida dignas para los transportistas y usuarios.

Este trabajo se enmarca bajo el enfoque cuantitativo de tipo descriptivo. Para recabar información se tomó como objeto de estudio las 24 cooperativas de transporte de la parroquia La Matriz del cantón Latacunga de los cuales se tomó como muestra al representante legal de cada una de las cooperativas y a 200 socios. La técnica utilizada para la recolección de datos, fue la encuesta la misma que se diseñó una para el representante legal y la otra para los socios de cada una de estas cooperativas, además se realizó una muestra aleatoria.

Así mismo se utilizó el cuestionario de 52 preguntas dirigida a los socios y 56 preguntas para los representantes legales de las Cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga. Las preguntas fueron estructuradas de forma cerradas con escala de liker. Este instrumento fue utilizado por la Universidad de Deusto, Camacho, Marlin y Zambrano (2007) y Rodríguez, Ramírez y Restrepo (2018). Tiene un alfa de Combrach 0.74 que nos da una excelente confiabilidad para la encuesta a los representantes legales y un alfa de Combrach 0.77 que nos da una excelente confiabilidad para la encuesta a los socios de las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga. Este instrumento no fue modificado y se realizó la validación mediante un profesional que es del área como la PhD. Patricia Hernández.

Con los datos proporcionados en cada uno de los cuestionarios se aplicó el programa Stata para su tabulación, con esa información se construyó un análisis factorial con la finalidad de reducir los datos y poder identificar grupos homogéneos de las respuestas proporcionadas y con ello, poder explicar con el análisis de componentes principales y proceder al análisis de resultados.



## CAPÍTULO I

### 1.1 Antecedentes

Desde los tiempos antiguos ha estudiado y valorado los resultados positivos del Capital social construido en base a la Asociatividad; es por ello que a continuación se presentan estudios previos respecto a estos dos temas muy importantes.

F. & S. (2019), en su artículo “Capital social comunitario en Bogotá, un análisis desde las Juntas de Acción Comunal”. Plantea el problema en identificar el grado de reconocimiento y construcción de capital social desde las JAC en la ciudad de Bogotá, y determinar si este tiene correlación e incidencia en el desarrollo humano y la población de la ciudad. Dentro de esta investigación la población utilizada fue a 20 localidades que conforman la ciudad de Bogotá donde se calculó el capital social estructural, Capital social cognitivo y otro para medir la percepción sobre el capital social; y también el índice de desarrollo humano; y frente a los resultados concluye que el capital social, es un campo de las ciencias económicas y sociales que tienen la capacidad de generar transformaciones en grupos comunitarios partir del fomento y desarrollo de relaciones de confianza en la asociatividad y el respeto por las normas.

En este estudio se puede notar que se hizo algunos cálculos del capital social se vio resultados positivos, pero siempre y cuando prevalezca la confianza y se cumplan las normas, eso quiere decir que se puede aplicar en nuestras asociaciones de estudio, que son las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga específicamente. Este trabajo me ha orientado básicamente en la metodología para la recolección de la información.

Rodríguez & Ramírez (2018), en su artículo “Factores Determinantes de la Sostenibilidad de las Agroempresas Asociativas Rurales”. Plantean como objetivo identificar los factores determinantes de la sostenibilidad de la agroempresa asociativa rural, por medio de estudios de casos de programas de acompañamiento al fortalecimiento de la asociatividad llevando a cabo en varios departamentos de

Colombia, que permitan poner en marco de análisis a partir de la construcción de un índice de sostenibilidad de agroempresas asociativas rurales, con enfoque multidimensional.

La población en la que se basaron para este estudio fueron 4 programas de acompañamiento siendo estos Antioquia, Cauca, Nariño y el Valle del Cauca. Para obtener la información realizaron entrevistas a profundidad y la observación directa donde construyeron un diario de campo, donde se obtuvo los siguientes resultados: identificación de tres grupos de organizaciones, en un primer grupo se caracterizó por tener un alto capital social, en el segundo se caracterizó por tener alta participación organizacional y el acceso al mercado y el tercero lo constituyen aquellas organizaciones con bajo nivel de capital social, planeación organizacional, apoyo técnico productivo y orientación al mercado.

Estos resultados indican que en el Valle del Cauca los subcomponentes de Capital Social y Productivo – Tecnológico fueron los menos destacados y el resto de organizaciones tuvo un alto capital social; lo que se puede manifestar que tuvieron una limitación en la que sus hallazgos no se pudieron generalizar debido al tamaño de la muestra. Y como conclusión de esta investigación se indica que pone en evidencia que las organizaciones más sostenibles en el tiempo han logrado fortalecer su capital social donde se dan relaciones confianza y cooperación, además logran involucrar a sus productores, también es importante mencionar dentro de las conclusiones que exponen los autores que esto contribuye a la planeación organizacional donde se generan mecanismos de organización productiva y social y la consolidación colectivo del plan estratégico y operativo de organizaciones empresariales, permitiendo la toma de decisiones colectiva y consensuada.

En esta investigación se puede notar que el capital social es la base fundamental para sostenibilidad de las organizaciones sean estas de cualquier actividad económica, siempre y cuando vaya acompañado de la confianza y cooperación; permitiendo que exista buena participación organizacional este trabajo aporta a mi

proyecto de investigación en la estructura de la fundamentación teórica y en la forma de organización para poder recabar la información.

A continuación se presenta un estudio realizado por Guerrero (2016), con el tema “La importancia de la asociatividad para el desarrollo”. En esta investigación se plantea tres objetivos 1.) Identificar los factores que intervienen en el proceso de asociatividad comunitaria, 2.) Analizar las condiciones estimulantes para mejorar los procesos asociativos y 3.) Determinar los factores estimulantes para el desarrollo económico de la comuna San Rafael, Provincia de Santa Elena, de la República del Ecuador.

El presente trabajo lo realizaron en base a dos variables que son factores económicos y factores no económicos. La variable factores económicos que inciden en la asociatividad comunitaria señala que en este factor la idea es mejorar la competitividad y el crecimiento económico, y en los factores no económicos consideraron al capital social y las relaciones interpersonales, los mismos que juegan un papel muy importante en las comunidades de Santa Elena, ya que les ha permitido alcanzar los objetivos propuestos; teniendo como conclusión que lograron identificar que uno de los principales factores a estimular en la comuna San Rafael fueron, los factores no económicos, por lo que se ve que es, importante fomentar el capital social ya que al no existir afectara a su comunidad. Otra conclusión a la que llegaron fue que los factores económicos y no económicos si se los aplica son capaces de generar efectividad en la asociatividad produciendo beneficios y bienestar tanto tangible e intangiblemente a todos los miembros de la comunidad de estudio.

En este trabajo llega a las conclusiones de como la asociatividad comunitaria depende de varios factores tanto económicos y no económicos mismos que juntos son idóneos para crear efectividad en las asociaciones comunitarias, una vez más queda comprobado que la asociatividad es un factor muy importante para que las organizaciones en el mejoramiento de las mismas, se toma en cuenta que el capital social juega un papel importante que quizás en este estudio no tuvo mayor realce pero si fue un factor importante para el efectivo desenvolvimiento de la comunidad de San Rafael. Cabe mencionar que también hace falta un poco de estimulación en

las organizaciones de capital social, pero podemos observar que en nuestro país ha surgido con notoriedad la asociatividad.

Esta investigación sirvió como guía para establecer la forma de asociatividad y tomar en consideración sus componentes y también para identificar bien los factores económicos y no económicos que tienen como prioridad para fortalecer la asociatividad, enriqueciendo el conocimiento y la parte teórica.

Otro trabajo de asociatividad realizado por Nicaragua (2010), en donde la Asociación de Añileros de El Salvador un empresas Alemana para la comercialización de añil, donde está formado por productores de añil, que promueve esta actividad como una alternativa de diversificación de la producción agrícola; y como objetivo tienen el buscar que la actividad sea rentable y sostenible, a través de certificaciones, manejo justo y transparente de la cadena de valor. Para lograr estos objetivos se generaron estrategias y revisaron sus fortalezas y debilidades.

Gracias a todo ello consiguieron los siguientes logros: expansión de mercados en varios países del mundo, han venido exportando a estos países por 4 años consecutivos, alcanzaron un alto nivel de confianza tanto dentro de la asociación y para sus clientes, fuente de trabajo y el registro de su marca.

En esta Asociación se puede notar que por su grado de asociatividad logran varios resultados positivos para la mejora de su productividad y competitividad. Con esto queda una vez más demostrado que la Asociatividad es una estrategia efectiva para el mejoramiento de la capacidad de producciones por lo que es necesario investigar para coadyuvar a las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga.

Presentamos otro estudio realizado por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria del Ecuador, en donde presente el tema Organismos de integración representativa de la Economía Popular y Solidaria. En el que por objetivo tiene caracterizar a los organismos de integración representativa y analizar el rol que cumplen en la economía popular y solidaria, así como su alcance y limitaciones, dentro de esta investigación utilizaron una metodología explorativa, como instrumento la entrevista semi estructurada, para el levantamiento de la información

emplearon un método cuantitativo y cualitativo, para la muestra realizaron dos distribuciones la primera mediante el tipo de organización que representan y la segunda por la forma del organismo de integración.

Dentro de estas organizaciones existe la integración entre unidades económicas populares, organizaciones comunitarias, asociaciones y las cooperativas que tiene un objeto social en común; estas uniones están conformadas por en tres nivel las uniones, federaciones y confederaciones, estas en basadas en objetivos sin fin de lucro, donde pretenden defender los interés de, brindar capacitación, asistencia técnica y asesoramiento, establecer relaciones con otros organismos y mejorar la vida de los socios. Dentro de esta investigación se puede apreciar que las organizaciones obtienen una fuente de financiamiento por autogestión, por fondos de cooperaciones internacionales y de por donaciones de fundaciones.

Estas asociaciones se fortalecen a través del fortalecimiento técnico, actividades de formación y capacitación, principalmente en aspectos técnicos más que en el fortalecimiento de valores y principios de la economía solidaria y del cooperativismo. En estas también permiten la participación de los socios en espacios de democracia.

Por ultimo las conclusiones respecto a esta investigación presentada es que se ha identificado el rol que cumple en el fortalecimiento de la economía popular y solidaria, los organismos de integración representativa coinciden en la importancia de consolidar prácticas de gobierno cooperativo al interior, las cuales serán determinantes para asegurar su sostenibilidad institucional y para mantener la dinámica de intracooperación entre las afiliadas; permitiendo la solución de conflictos mediante el fortalecimiento de las relaciones de confianza y organismos de integración.

En esta investigación se aprecia que, al referirse a la economía popular y solidaria, el transporte es una organización con mayor representatividad y es la actividad que más personas agrupa, como también ayuda a dinamizar la economía por cuanto pone en movimiento a personas y bienes materiales facilitando el transporte tanto para actividades de servicios, producción, comercialización, transporte de personas.

Y es donde se puede apreciar factores de capital social que se encuentran presente en cada uno de estos grupos asociativos, apoyando este estudio al desarrollo de la investigación con el contexto de la economía popular y solidaria.

## **1.2 Fundamentación Epistemológica**

En necesario realizar una apreciación teórica de los significados de los elementos fundamentales de la asociatividad.

### **Asociatividad**

Según Mejía (2014), señala que existe varias teorías de asociatividad que se viene dando desde el Imperio Romano. Según su modalidad asociatividad y por combinaciones mismas que para lograrlo se agrupan de la siguiente manera:

- a) En función de las diferentes fases del proceso empresarial: desde el diseño hasta la comercialización,
- b) En relación con cada una de las funciones básicas que existen en cualquier empresa: financiamiento, aprovisionamiento, recursos humanos, servicios,
- c) Según el alcance de la asociatividad: geográfico, sectorial, especializado, diversificado, integral. (pag. 53)

Así mismo las teorías propuestas por Mejía (2014) establece que son:

- La Teoría Estructuralista donde se parte por definir una estructura que es un sistema social considerándose como un común de variables interrelacionadas esto es, que las relaciones de los individuos dentro de una institución forman una estructura, mientras, para otros, la estructura es toda la sociedad en su conjunto (p. 59).
- La Teoría del Capital Social se sustenta en una doble interpretación y fundamentación: la una economista dice que la productividad del trabajador está en función de la educación recibida; esto es, la mayor especialización por vía del sistema educativo formal o por vía del trabajo, aumenta la productividad y se ve compensada por la posibilidad de salarios más altos;

la segunda, de carácter asignacionista, se basa en que la educación tiene centralmente funciones de asignación.

Estas dos teorías tienen relación con el capital social y la asociatividad aspectos, tema de la presente investigación por cuanto la teoría estructuralista se refiere a un sistema social en común y es precisamente en la educación donde se puede visualizar la asociatividad y la otra teoría del capital social se refiere en la y el funcionamiento son las personas y para lograr con éxito el trabajo necesitan de organizaciones y dentro de las organizaciones existen personas entre más calificadas y educados aumenta la productividad.

Esto no ayuda a identificar los factores de capital social que interfieren el ámbito de la Asociatividad en este caso en las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga. Para dar más ampliación a la temática partiendo de las teorías mencionadas veremos los conceptos de Asociatividad desde varios puntos de vista y de diferentes autores:

Según Monroy & David (2010) Dice que la asociatividad se entiende como «un mecanismo de cooperación entre empresas pequeñas y medianas, en donde cada empresa participante, manteniendo su independencia jurídica y autonomía gerencial, decide voluntariamente participar en un esfuerzo conjunto con los otros participantes para la búsqueda de un objetivo común» (López, 2003, citado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en 2008), (p. 169)

Para Parea (2015) La asociatividad se concibe como una unión voluntaria de personas que se articulan para llevar a cabo acciones conjuntas en pro de alcanzar objetivos comunes que no podrían lograr individualmente (p. 178).

Según Jaramillo (2018) indica que el termino asocoatividad no se encuentra incorporado el diccionario de la Real Academia Española, más bien ha sido un concepto que se ha ido difundiendo y posicionado en el medio de investigadores, académicos, empresarios y organismos nacionales, es por ello que reconocen a la

asociatividad como una estrategia clave para las empresas con la finalidad de que sobrevivan y tengan la posibilidad de crear ventaja competitiva.

La asociatividad es una palabra que aún no existe en el diccionario de la Real Academia de la Lengua, pero los investigadores, empresarios, escritores le han otorgado varios conceptos de acuerdo a sus necesidades y estos han servido como modelos estratégicos para las organizaciones permitiéndoles la permanencia dentro del mercado, para lograr esta permanencia y su competitividad el punto principal es el trabajo en equipo.

Así también la asociatividad se puede facilitar entre individuos, grupos y empresas que realizan su trabajo conjunto para alcanzar sus metas, que permiten obtener beneficios como ingreso al mercado, oferta, demanda, la exportación internacional, reducción de costos y adquisición de conocimientos en distintas áreas. Todo esto permite a las organizaciones ser influyentes en el mercado y mantener elevados estándares de calidad.

Según Jaramillo (2018), expone que dentro de proceso asociativo existen cinco enfoques que estos parten de los distintos tipos de asociatividad la misma que es la de carácter territorial:

- Asociación por territorios
- Asociación por tipo de actividad
- Asociación de acuerdo con la demanda de mercado
- Asociación para proyectos de inversión
- Asociatividad vertical u horizontal

Dentro de la asociatividad existen varios enfoques que permiten llegar a distintos tipos de organizaciones ya sean estas grandes, medianas, pequeñas y micro empresas con la única finalidad de buscar el bien común para sus organizaciones.

Es por ello que también detallaremos la asociatividad desde varias ópticas como la de distritos industriales, los clúster, las redes empresariales, las cadenas productivas y la capacidad de emprendimiento según lo que explica (Jaramillo, 2018).



Entonces partiremos desde la óptica de los distritos industriales donde se da un concepto que el autor Jaramillo (2018) hace mención a (Marshall en 1890), quien lo define como una industria en ciertas localidades, así como también plantea que el crecimiento económico de un distrito estaba determinado por: el espacio geográfico, la especialización industrial, la colaboración inter empresarial, la competencia basada en la innovación, identidad sociocultural, capacidad organizacional para mejorar y un apoyo de los gobiernos municipales y regionales (p. 20).

Para definir lo que es los distritos industriales el autor Jaramillo (2018) menciona varios conceptos los mismos que llegan a mantener tres aspectos importantes como el factor geográfico, participación de pequeñas y medianas empresas y la fuerte unión socioeconómica y las relaciones de cooperación, estas formas nos pueden llevar a obtener muchos beneficios para la organización en especial las medianas y pequeñas empresas que darían tener acceso fácil, rápido y barato al mercado, a la tecnología, al crecimiento de las ventas, ingreso a nuevos mercados y obtener economías de escala, e inclusive esto posibilita el compartimento de riesgo que pueda correr la organización; todo esto permitirá las relaciones sociales.

Según Jaramillo (2018), la asociatividad empresarial vista desde la óptica de los clúster; significa que buena parte es la ventaja competitiva, se encuentra fuera de la empresa, es decir son concentraciones geográficas de empresas interconectadas, suministradores especializados, proveedores de servicios, empresas de sectores afines e instituciones conexas (p. 26).

Recogiendo los varios conceptos que detalla el autor se puede decir que los clúster son agrupaciones geográficas de organizaciones que se encuentran presentes en un cantón, provincia, país o naciones, mismos que tienen tres beneficios muy importantes para la empresa como el incremento de la capacidad de innovar, aumentar la productividad, esto es un punto clave para la reducción de costos, todo esto con la finalidad del fortalecer a las asociaciones.

Jaramillo (2018), Hace referencia al concepto emitido por (Montoro 2000, p.191), quien dice que las redes son nuevas formas de organización en donde se unen, bajo un enfoque de relaciones a largo plazo, dos o más organizaciones con el propósito de lograr o mantener una ventaja competitiva determinada (p. 29).

En este mismo sentido, Jaramillo acuña a Albert Hirschman quien da a conocer sobre los eslabonamientos mismo que surge de las redes distritales y este tiene dos tipos uno que va hacia atrás son los que estimulan a los sectores que suministren los insumos para dichas actividades y el segundo que va hacia delante estos buscan promover nuevas actividades que utilicen productos de aquellos.

Vista la asociatividad desde la óptica de redes se fundamenta en dos síntesis como son la cooperación y vínculo entre empresas permitiendo a estas obtener ventajas competitivas y productivas entre países, provincias, ciudades, sector privado y público.

Otra perspectiva para Jaramillo (2018) señala la asociatividad empresarial vista desde la óptica de la capacidad de emprendimiento; es aquella forma de actuar orientada hacia la consecución de algún propósito a base del trabajo y esfuerzo del ser humano, siempre acompañado de la presencia de factores externos que pueda impulsarse o a su vez fracasar, esta óptica está vinculado directamente con el trabajo creativo e innovador que realiza el emprendedor, aquí también aclara que depende de la actitud individualista o asociativa de cada persona.

Es por ello que esta parte del emprendimiento es una parte fundamental para las asociaciones porque depende mucho de las ideas que tienen para emprender e innovar su bien o servicio que ofertan; porque el mercado busca algo diferente que sea creativo, original y de calidad tomando en consideración el costo de este; y que vaya en beneficio de la Empresa.

Todas estas ópticas que han sido analizadas son de importancia para el desarrollo de este proyecto que servirán para que nuestras cooperativas de transporte objeto de estudio, las conozcan y las puedan ejecutar y con ello fortalezcan sus relaciones

con otras organizaciones y les permita obtener una productividad financiera para su asociación.

Por otro lado, se señala que para el desarrollo de la asociatividad existen factores económicos que inciden en la asociatividad empresarial según (Jaramillo, 2018):

### **Factores económicos**

Los factores económicos hacen énfasis en el competitividad basada en la productividad permitiendo así el surgimiento y mejoramiento de las organizaciones de Economía Popular y Solidaria en el sector del transporte, donde las cooperativas sean fructíferas.

Michael Porter; citado por (Jaramillo, 2018). Hace semejanza a la competitividad directamente con el concepto de productividad bajo una relación de causa efecto, al señalar: el único concepto significativo de la competitividad a nivel nacional es la productividad. Es por esa razón que el mejoramiento de la competitividad empresarial tiene como fuentes directas dos espacios:

“**Interno:** está relacionado con aquellas acciones de mejoramiento llevadas a cabo por iniciativa de la propia empresa pudiendo ser aplicadas en los ámbitos de la producción, la administración, la comercialización y el manejo de los recursos financieros.

**Externo:** tiene que ver con los esfuerzos de mejora competitiva realizados por aquellas personas y organizaciones que operan desde el ámbito externo a la empresa que puede tener origen, de forma específica, en el accionar positivo de los proveedores de los diferentes tipos de factores de la producción materias primas, máquinas y equipos, capital, información, mano de obra, capacidad gerencial, etc., los compradores, canales de distribución y consumidores finales, los competidores, las organizaciones pertenecientes al gobierno central y a los gobiernos locales y otros actores interesados en la mejora competitiva de determinada actividad económica local, regional y nacional”.

Se tiene entonces dos espacios de los factores económicos donde los internos son propios de cada organización, empresa, comunidad, sector; y en la parte externa lo realizan desde un ámbito externo enmarcado a los proveedores; con estos factores se puede visualizar como está la parte económica de las organizaciones del trabajo de estudio si estas están siendo productivas.

Según Jaramillo (2018) manifiesta que dentro de los factores económicos existe dos roles importantes que a continuación se detallan:

- “En relación con los factores económicos reconocidos como capacidades previas o construidas este rol incide de manera significativa a ámbitos de acceso a fuentes de financiamiento, exenciones tributarias, incentivos a la reconversión industrial, incentivos para la investigación y desarrollo, acceso a la información como elemento para la disminución de los costos de las transacciones.
- En relación con los factores económicos reconocidos como resultados intermedios y finales de un proceso asociativo.- al centrar el análisis en los factores económicos reconocidos como referentes a la hora de medir resultados intermedios de la ejecución de un proceso asociativo, se debe tener en cuenta lo siguiente la práctica de la “economía por escala”, el incremento de la productividad y el aumento de la “cobertura de mercado”.

Para el presente trabajo de investigación es necesario tener en cuenta el nivel óptimo que puede llegar a producir, la capacidad y la productividad y el nicho al que se puede alcanzar el servicio que ofrecen las organizaciones ESP del sector de transporte.

Para poder trabajar con los factores económicos es necesario contar con una orientación política pública aumentando la capacidad de obtener un acceso a un crédito y a la tecnología de punta, la disponibilidad de recursos financieros que servirá como base para el inicio de un proceso asociativo, con el desarrollo de competencias de gestión empresarial, realizar gestión financiera y la mejora continua de producción y comercialización del producto en oferta; los mismos que permitirán a las asociaciones lograr alcanzar sus objetivos.

En si los factores económicos, lo que nos permite es medir la productividad y ayuda a la mejora continua de la economía de las organizaciones teniendo en cuenta varios elementos importantes para lograr las metas.

## Factores Extraeconómicos

También Jaramillo (2018) “señala que en el proceso de construcción integrada de procesos asociativos, factores extraeconómicos como confianza, transparencia, autogestión cooperación, solidaridad, respeto, democracia, relaciones de poder, institucionalización, identidad cultural, compromiso con metas comunes, trabajo en equipo, cambio de la cultura empresarial, etc” (p. 39).

Los factores extraeconómicos se basan en el proceso de asociatividad relacionados con los valores éticos, la cultura, el trabajo en equipo; este factor está más encaminado a proyectos de investigación ya que más adelante revisaremos capital social donde tiene estrecha relación con la confianza, reciprocidad y cooperación.

Hace referencia a elementos que son importantes como la confianza, compromiso, estructura de poder, práctica de valores, predominio de relaciones, transparencia, honestidad, comunicación e interacción humana; todos estos componentes permiten la construcción de procesos asociativos y un pilar fundamental de esto es la confianza y por ello tiene una estrecha relación con el Capital Social tema de la presente investigación en que se ha establecido el siguiente cuadro de ventajas y desventajas.

**Tabla 4:** *Ventajas y Desventajas de la Asociatividad*

<b>Ventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Incremento de la producción y productividad</li><li>• Mantener la autonomía de los asociados</li><li>• Mayor poder de negociación</li><li>• Mejora el acceso a tecnologías de productos o procesos y a financiamiento</li><li>• Comparten riesgos y costos</li><li>• Reducción de costos</li><li>• Mejora de la calidad y diseño</li><li>• Mejora la gestión</li></ul>
<b>Desventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El individuo no puede solicitar préstamos o crédito</li><li>• Los pequeños agricultores que ofrecen limitada cantidad de productos y por ende perciben un precio bajo</li><li>• La compra de insumos resulta costoso ya que los vendedores no les ofrecerán descuento y si lo fuera es mínimo</li><li>• Por lo general las agencias ofrecen capacitaciones y entrenamiento a grupos mas no de manera individual</li></ul>

**Elaborado:** Verónica Jiménez

**Fuente:** (Centro de Importaciones e Inversiones de Nicaragua, 2010)

De la tabla citada podemos observar que existen más ventajas que desventajas dando a notar que la Asociatividad permite que las asociaciones surjan y tengan un tiempo de vida en el mercado por mucho tiempo, ya que permite la mejora continua en varios aspectos como la tecnología, competitividad, productividad, costos y producción; mientras que las desventajas son mínimas y que están podrían ser superables de alguna manera.

En el texto (Nicaragua, 2010), expone los factores claves del éxito para llevar a cabo al momento de Asociarse; como son la confianza, transparencia y mecanismo de control, el objetivo común que sea llamativo, planificación adecuada, formulación y ejecución de proyectos, autoridad de los directivos y la resolución en caso de existir desacuerdos con los socios. Todos estos factores permiten a las asociaciones que sean exitosas.

### **Capital Social**

El término capital social según Durston (2000)

Hace referencia a las normas, instituciones y organizaciones que promueven: la confianza, la ayuda recíproca y la cooperación. El paradigma del capital social (y el del neoinstitucionalismo económico en que aquél se basa en parte) plantea que las relaciones estables de confianza, reciprocidad y cooperación pueden contribuir a tres tipos de beneficios:

- Reducir los costos de transacción
- Producir bienes públicos,
- Facilitar la constitución de organizaciones de gestión de base efectivas, de actores sociales y de sociedades civiles saludables (p. 7).

Para entender lo que es capital y capital social se ha tomado a Bolívar & Elizalde (2011), donde señala el capital social sería diferente al financiero y al de recursos materiales, donde la diferencia pareciera estribar en que este capital social tendría una existencia intangible mientras que los otros una “concreta” y, en aras de un realismo empírico pareciera ser adecuado darle la concreción del capital a las asociaciones humanas. Mientras que el Capital, producto de la Crítica a la Economía Política, ha sido fuente simbólica y heurística que se impuso como

referente sagrado o demoníaco y que se sostuvo en el centro de la disputa ideológica, práctica y científica por lo menos hasta el último cuarto del siglo XX. Sus repercusiones políticas son evidentes y, en economía, la relación valor-trabajo pareciera que tiene mucho que decir todavía. Sin embargo, en el plano de la sociología y de las políticas públicas, no aparecen claras sus posibles influencias. Habría que ver si esa ausencia es solamente aparente o si el tiempo ha relegado sus postulados a la crítica de los ratones.

Se define al capital como un aporte económico que entregan los socios a la Empresa, siendo la suma de dinero, un caudal, un bien patrimonial, un monto que se invierte o aporta, este permite generar valor. Mientras que el capital social son las relaciones, nexos que puede tener una empresa con otra para relacionarse con otras con la finalidad de conseguir un beneficio mutuo, acompañado de varios factores como la confianza, reciprocidad, cooperación, cultura organizativa, comunicación, compromiso todos ellos permite un Capital Social bien constituido.

Las personas tienden a cambiar de posición todo el tiempo por lo que el capital social es un paradigma que permite construir relaciones basadas en la reciprocidad, cooperación y como punto clave en la confianza y permitirá contribuir a la reducción de costos, producir bienes públicos permitiendo el fortalecimiento y mejoramiento en las organizaciones de Economía Popular Solidaria.

Según Ayerbe, M., Ayerbe, O., Barandiaran, X., Lazkano, A., Mujika, A. y Plazaola, A. (2005). El capital social fortalece las redes existentes o relaciones humanas basadas en la confianza, es por ello que “las organizaciones con mayor capacidad de desarrollo sostenible son aquellas que sitúan su cultura y acción en el conjunto de la red empresarial y social en la que interactúan” (p. 14).

Para Francioni (2011) el capital social “se basa en las relaciones de confianza entre individuos, sustentado por un esquema de valores compartidos que los une en formas de comportamiento, que conlleva a la participación activa de redes, lo cual es la base de la participación ciudadana” (p. 39).

Este enfoque está vinculado a la corriente más de desarrollo sostenido y a la generación de capacidades de las comunidades para resolver sus dificultades, y no tan economicista como la propuesta por el Banco Mundial.

En este sentido plantea Francini (2011) cinco categorías entre las que se encuentra el capital natural, físico, humano, cultural y social.

- “Capital natural se encuentra asociado con los recursos naturales con los que cuenta el país, pudiendo este ser transformado para generar valor agregado, elevar ingresos.
- Capital físico son los activos con los que cuenta el país.
- Capital humano hace referencia a la población formada que cuenta con un nivel educativo.
- Capital Cultural es el sistema de costumbres, normas y tradiciones que tiene cada individuo.
- Capital social que tiene relaciones que se generan en las comunidades, tejidos y redes.”

Entre los autores que han trabajado el concepto de capital social a partir de los 70, se encuentra a:

A Pierre Bourdieu (1986) sobre capital social, este se remontan a comienzos de los años setenta. Donde manifiesta que el capital social es el agregado de los actuales o potenciales recursos que están relacionados con la posesión de una red perdurable de relaciones más o menos institucionalizadas de conocimiento y reconocimiento mutuo con la pertenencia a un grupo social que le brinda a cada uno de los miembros el respaldo del capital socialmente adquirido. (p. 249).

Mientras que la teoría de James Coleman (1990) define al capital social en términos funcionales, es decir, no por lo que es sino por las funciones que desempeña: “La función definida por el concepto de ‘capital social’ es el valor que tienen para los actores aquellos aspectos de la estructura social, como los recursos que pueden utilizar para perseguir sus intereses” (p. 305).

Richard Putnam (1993) manifiesta que “el capital social se refiere a aspectos de organización social, como las redes, las normas y la confianza, que facilitan la coordinación y la cooperación en beneficio mutuo”.



Tomando como relación a la distintas definiciones de varios autores que consideran que el capital social es una estructura basada en la participación ciudadana conservando las relaciones de confianza, reciprocidad, cooperación, normas y cultura, factores que permiten la construcción de asociatividad en las organizaciones.

(Mónica, 2010). El autor Woolcock (2000) entre otros, prefiere analizar el concepto del capital social y su potencial efecto sobre los resultados económicos, a partir de las siguientes cuatro dimensiones:

- La extensión de asociaciones horizontales
- La naturaleza de los lazos sociales dentro de las comunidades.
- La naturaleza de la relación entre la sociedad civil y su Estado
- Y la calidad de las instituciones del gobierno

También (Jaramillo, 2018) menciona que dentro del capital social existen tres factores:

- La oportunidad: gracias a las redes de nexos sociales.
- La motivación: conocer los motivos que impulsa a ayudar a las asociaciones
- Habilidad: las competencias que tiene los actores de la organización.

Para alcanzar el desarrollo del capital social estructurado se requiere mantener lazos sociales, relaciones con el estado y el gobierno siendo un punto clave para la asociatividad, otro de los factores importantes de capital social es la motivación ya que si se tiene directivos y personal motivado la organización logrará conseguir sus objetivos, sabiendo aprovechar de las oportunidades que se presenten.

### **Factores referentes a la construcción de capital social**

Según Camacho (2007) los factores referentes a la construcción de capital social, que se han identificado como necesarios de desarrollar asociatividad y para alcanzar el éxito, son los siguientes:

#### **Fomentar el liderazgo, la visión de colectivo y la participación.**

Es importante contar con un estilo de liderazgo interno reconocido y legitimado por sus socios, lo que luego se extenderá y se hará manifiesto también en el territorio y en un rubro específico. Los líderes tienen capacidades para motivar y dirigir, pueden

asumir y delegar responsabilidades respecto a la dirección de la empresa, fomentan la participación de los socios en la organización y apoyan el fortalecimiento de la identidad, sentido de pertenencia para con la empresa y la confianza entre los asociados.

Así también Camacho ha considerado que para el desarrollar un liderazgo efectivo y participativo es necesario los siguientes factores:

Construcción de confianza, entendiéndose esta como la seguridad que tiene una persona hacia otra. Considerando que se debe contar con estatuto claro y un reglamento interno apropiado, poniendo en práctica estos elementos con la finalidad de llegar a un nivel de reconocimiento pleno por parte de los socios de las organizaciones.

Promover una cultura asociativa, para mantener una cultura asociativa es necesario tener valores y principios entre asociados, estos son la solidaridad, lealtad, transparencia, responsabilidad, honestidad, respeto, tolerancia, todos estos permiten la construcción de una cultura asociativa.

Desarrollar mecanismos de información y comunicación, es fundamental que los directivos de las organizaciones deben buscar mecanismo para llegar con la información y comunicación a tiempo a sus socios, proveedores y clientes, esto permitirá que exista mejores relaciones en las organizaciones y siempre estén informados de los acontecimientos de la Empresa.

Los factores que se considera importantes para construir capital social en las organizaciones es tener líderes que estén motivados, empoderados del objetivo hacia donde aspira llegar para conseguir los logros esperados a futuro; debe existir la confianza entre socios y su líder con la finalidad de poder solucionar conflictos tanto internos como externos; así como también la práctica de valores que permitirán mantener redes sociales y una actividad económica competitiva, en especial se logre la vigencia del compromiso asociativo entre los miembro de las organizaciones. Es importante también que exista una excelente comunicación de parte de sus directivos hacia las personas que conforma la Empresa.

Para Camacho (2007) debe existir un buen funcionamiento de la transparencia y democracia, es por ello que indica que para facilitar el funcionamiento democrático y transparente es necesario las siguientes orientaciones:

Desarrollar mecanismos de funcionamiento transparente, para que exista un manejo adecuado de la Empresa debe existir transparencia en las actividades que desarrollan los directivos y quienes conforman esta organización, existiendo una política clara de información y comunicación.

Desarrollar mecanismos de funcionamiento democrático, para ello debe existir la participación de todos los que conforman la Empresa, pero estableciendo formas de delegar a personas capaces para dirigir la organización.

Ya enfocando en el trabajo de estudio es necesario exponer con claridad la relación entre los dos temas estudiados como son el capital social y la asociatividad en lo siguiente:

- **El capital social y su relación con la asociatividad empresarial**

Según Jaramillo (2016) manifiesta que la asociatividad y el proceso de consolidación del capital social serán más fáciles en aquellos territorios en donde existe un buen stock de las dimensiones características del capital social (p. 45).

El capital social tiene una relación con la asociatividad empresarial en el sentido de que debe existir la confianza, la cooperación, relaciones sociales, normas, unión de recursos; todas estas características hacen que trabajen a la par estos modelos.

Es por ello que para el Proyecto de investigación se medirá todos estos elementos para conocer en qué estado se encuentran nuestras cooperativas de transporte en la ciudad de Latacunga, podremos identificar cuáles de estos factores se encuentran en un porcentaje bajo y es allí donde se emitirá la propuesta para mejorar esos factores mismos que esto ayudaran a nuestras cooperativas puedan llegar a ser exitosas y a la vez ofrezcan un excelente servicio a sus clientes.

## **Economía Popular y Solidaria**

La Economía Popular y Solidaria que en adelante se identificó con sus siglas (EPS) denomina también como la otra economía que cambió las reglas del sistema económico global que en ese entonces manejaba el Ecuador. Con el proceso constituyente de Montecristi de 2008, en donde se evidenció la existencia de un importante grupo económico con diferente pensamiento y formas de producción y reproducción, relaciones sociales y culturales para la vida; distinto a la corriente del capitalismo según lo que manifiesta (Jácome, 2016)

Así mismo dice que la economía de popular permite rescatar desde su raíz latina, *popularis*, el concepto que atribuye todo *aquello que pertenece o que es relativo al pueblo*, a los seres humanos. Por otro lado, la noción de economía solidaria, a su vez, conlleva a que esa construcción social del sistema económico, en lo referente a la producción, distribución, comercialización, consumo, se fundamente en relaciones horizontales (de igual a igual), basadas en la solidaridad, reciprocidad y cooperación, como valores supremos, para solucionar las necesidades y aspiraciones de las sociedades (p. 20).

Según la Súper Intendencia de Economía Popular y Solidaria (2016) establece que: “La Economía Popular y Solidaria (ESP) es la forma de organización económica, donde sus integrantes individual o colectivamente se organizan para desarrollar procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos” (Solidaria S. I., 2019).

Por su parte Coraggio (2015); citado por (Roberto Carlos Villacres Arias, 2018). Sostiene EPS busca superar al mercado capitalista por su dominio de poder en pequeños grupos que manejan a su disposición los valores, necesidades que controlan la comunicación social y han excluido a los consumidores y productores por un Estado planificador y regulador de la economía que elimine todos estos factores. Por otro lado el Estado asume la representación de una nación en pro de su bienestar que se afecta cuando los intereses de grupos económicos monopolistas son sobrepuestos al sistema social e integral, separando así la economía y la sociedad.

Entonces se establece que la Economía Popular y Solidaria es una forma de organización que busca fomentar el mercado capitalista donde sus integrantes ya sean individual o colectivamente se organicen y desarrollen procesos con la finalidad de satisfacer necesidades y generar ingresos.

### **Principios de la economía popular y solidaria EPS**

La Súper Intendencia de Economía Popular y Solidaria indica que las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, EPS y del sector financiero popular y solidario, SFPS, se guían por los siguientes principios, según corresponda:

- La búsqueda del buen vivir y del bien común;
- La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales;
- El comercio justo y consumo ético y responsable;
- La equidad de género;
- El respeto a la identidad cultural;
- La autogestión;
- La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas; y,
- La distribución equitativa y solidaria de excedentes.

En el Ecuador dentro de nuestra Economía Popular y Solidaria podemos encontrar una serie de principios que van en favor del bien común de los individuos y contribuyen al desarrollo del Buen Vivir.

### **Características y principios diferenciadores de las organizaciones de la EPS y del SFPS**

Súper Intendencia de Economía Popular y Solidaria (2016), donde se muestra el siguiente cuadro presenta un análisis comparativo de los principios y características que permiten identificar a las organizaciones de la EPS y del SFPS, y distinguirlas de las corporaciones privadas:



*Ilustración 1: Características de la Economía Popular y Solidaria*

*Fuente:* (Solidaria S. d., 2015)

Así también en la Economía Popular y Solidaria del Ecuador se puede identificar dos sectores de la EPS: las Economía Popular y Solidaria no Financieras y la Economía Popular y Solidaria Financieras.

La Economía popular y solidaria está enfocada al Plan Nacional de desarrollo Toda una vida 2017-2021, el cual tiene 9 objetivos nacionales para el Buen vivir organizados en 3 ejes que detallo a continuación, según indica ((CNP), 2017).

*Tabla 5: Objetivos nacionales de desarrollo*

Ejes	Objetivos	Acciones
<b>Derechos para Todos Durante Toda la Vida.</b> Busca garantizar los derechos de las personas a lo largo de la vida, la revalorización de las identidades diversas, la interculturalidad y plurinacional, así como el aprovechamiento de los recursos naturales renovables y no renovables, precautelando los derechos de la naturaleza para las presentes y las futuras generaciones.	<b>1:</b> Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas <b>2:</b> Afirmar la interculturalidad y plurinacionalidad, revalorizando las identidades diversas <b>3:</b> Garantizar los derechos de la naturaleza para las actuales y futuras generaciones	- Alimentación y Nutrición (Misión Ternura) - Impulso Joven - Casa para todos - Menos pobreza, más desarrollo - Mis Mejores Años - Misión "Las Manueles" - Programa "Las Joaquinas"

---

<p><b>Economía al Servicio de la Sociedad.</b></p> <p>Toma como punto de partida la premisa de que la economía debe estar al servicio de la sociedad. Es así que nuestro sistema económico, por definición constitucional, es una economía social y solidaria. Dentro de este sistema económico interactúan los subsistemas de la economía pública, privada, popular y solidaria</p>	<p><b>4:</b> Consolidar la sostenibilidad del sistema económico social y solidario, y afianzar la dolarización</p> <p><b>5:</b> Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria</p> <p><b>6:</b> Desarrollar las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el Buen Vivir rural</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acuerdo Nacional por el Empleo, la Inversión Productiva, la Innovación y la Inclusión</li> <li>- Minga Agropecuaria</li> </ul>
<p><b>Más sociedad, mejor Estado.</b></p> <p>Busca la promoción de una sociedad más activa y participativa, fomentan la articulación entre lo público, lo público no estatal y lo privado, así como el fortalecimiento de la gestión pública a fin de promover un Estado cercano más incluyente, que brinde servicios de calidad con calidez.</p>	<p><b>7:</b> Incentivar una sociedad participativa, con un Estado cercano al servicio de la ciudadanía</p> <p><b>8:</b> Promover la transparencia y la corresponsabilidad para una nueva ética social</p> <p><b>9:</b> Garantizar la soberanía y la paz, y posicionar estratégicamente el país en la región y el mundo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estrategia Nacional por la Transparencia y la Lucha contra la Corrupción</li> <li>- Calidad y calidez en los servicios</li> </ul>

---

*Elaborado por: Verónica Jiménez*

*Fuente: Plan Nacional del Buen Vivir 2017- 2021*

El tema de investigación se encuentra en el eje 2, ya que en él está enfocada la Economía de Popular y Solidaria, por ende, a lo que respecta a la economía productiva.

## **Trasporte**

A continuación, se presenta la Ley de Economía Popular y Solidaria donde se conocerá la formación de organización y dentro ella encontraremos la parte medular que es el sector cooperativo donde esta las cooperativas de servicios encontrándose allí el transporte por ello es importante conocer de qué se trata en este ámbito cooperativo.

Según Berrazueta (2018) sostiene que donde se conoce la modificación hecha a la Ley de Economía Popular y Solidaria, ya que esta tiene registró oficial en el año 2011, pero en el año 2018 realizaron una modificación en algunos aspectos esta ley.

Art. 21.- Sector Cooperativo.- Es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social.

Las cooperativas, en su actividad y relaciones, se sujetarán a los principios establecidos en esta Ley y a los valores y principios universales del cooperativismo y a las prácticas de Buen Gobierno Corporativo.

Art. 22.- Objeto.- El objeto social principal de las cooperativas, será concreto y constará en su estatuto social y deberá referirse a una sola actividad económica, pudiendo incluir el ejercicio de actividades complementarias ya sea de un grupo, sector o clase distinto, mientras sean directamente relacionadas con dicho objeto social.

Art. 23.- Grupos.- Las cooperativas, según la actividad principal que vayan a desarrollar, pertenecerán a uno solo de los siguientes grupos: producción, consumo, vivienda, ahorro y crédito y servicios. En cada uno de estos grupos se podrán organizar diferentes clases de cooperativas, de conformidad con la clasificación y disposiciones que se establezcan en el Reglamento de esta Ley.

Dentro de esta sección para el proyecto de tesis se requiere conocer la Ley referente a la parte de transporte por lo tanto citaremos la siguiente:

Art. 28.- Cooperativas de servicios.- Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.



En las cooperativas de trabajo asociado sus integrantes tienen, simultáneamente, la calidad de socios y trabajadores, por tanto, no existe relación de dependencia.

Art. 29.- Socios.- Podrán ser socios de una cooperativa las personas naturales legalmente capaces o las personas jurídicas que cumplan con el vínculo común y los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley y en el estatuto social de la organización. Se excepcionan del requisito de capacidad legal las cooperativas estudiantiles.

La calidad de socio nace con la aceptación por parte del Consejo de Administración y la suscripción de los certificados que correspondan, sin perjuicio de su posterior registro en la Superintendencia y no será susceptible de transferencia ni transmisión (pp. 11-12).

La Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, las cooperativas pueden constituirse en grupos y clases; teniendo en cuenta esta particularidad, se debe resaltar que, dentro del grupo “Servicios”, la clase de cooperativas de “transporte”, representa el 93% del total de su grupo y dentro de ésta, las subclases de “Transporte terrestre de pasajeros” y las de “transporte terrestre de carga”, con el 92% y 8% respectivamente.

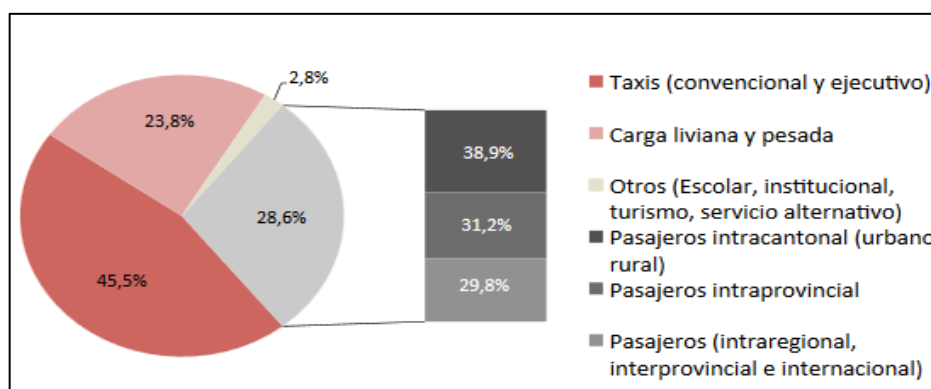
Para Aguirre (2009) las cooperativas de transporte es un grupo de conductores o choferes, pilotos que deciden trabajar directamente en forma organizada y conjunta para prestar un servicio eficiente a la comunidad: el transporte de personas o cargas.

Además de la actividad fundamental a que se dedique cada cooperativa, de acuerdo a su clase o línea, se podrá establecer en ella diferentes servicios adicionales que beneficien a los socios.

Según Ruiz (2014) explica respecto a las cooperativas de transporte donde considera como organizaciones con el objeto de prestar servicio a personas o bienes mismos que pueden ser por vía terrestre, aérea y marítima; estas se clasifican según el ámbito de operación:

- Transporte público de pasajeros (colectivo y masivo).
- Transporte comercial.
- Transporte terrestre público (intracantonal, intraprovincial, intraregional e Interprovincial, internacional y fronterizo Buses).
- Transporte terrestre comercial (escolar e institucional, taxi, alternativo-excepcional, carga liviana o pesada, mixto, turismo).
- Transporte intraprovincial (escolar e institucional, turismo, carga liviana o pesada, mixto).
- Transporte intraregional e interprovincial (turismo, carga pesada, de pasajeros).
- Transporte terrestre por cuenta propia (intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial: de personas, y de carga liviana o pesada) (p. 7).

Este mismo autor da a conocer que de acuerdo con la información del Registro de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (ROEPS), las cooperativas de transporte tienen una representación del 74,1% de organizaciones. Distribuidas estas a nivel nacional, en función de su tipo de actividad donde el más destacado es las cooperativas de taxi que pertenecen a la subclase de transporte comercial, para mayor detalle citaremos la distribución de las cooperativas de transporte según su tipo



**Ilustración 2:** Distribución de las organizaciones de transporte de la Economía Popular y Solidaria Popular

**Fuente:** Registro de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (ROES) (enero, 2014).

Estas cooperativas se centran en las grandes ciudades como es Pichincha, Guayas, Manabí y Tungurahua, según lo que indica en el documento de la ROES (p. 9).

Dentro del trabajo de estudio se podrá identificar que en nuestra ciudad si es que la mayor parte de cooperativas son de taxis; enfocadas en las organizaciones de tipo comercial así también, buses interprovinciales y urbanos, camionetas y de carga pesada; para ver el comportamiento asociativo y la influencia del capital social, este será nuestro objeto de estudio para identificar.

Después de haber realizado esta aproximación teórica se demuestra cuán importante es la asociatividad y que estrechamente se encuentra ligado con el capital social donde se puede medir el desempeño de asociativo y por ende evaluar el capital social en las organizaciones de Economía Popular y Solidaria sector transporte. Con ello podemos conocer los niveles de confianza, reciprocidad, cooperación, comunicación y cultura asociativa que existe entre los socios y directivos de esas organizaciones; así como también conocer la gestión asociativa con respecto a los objetivos, la visión, las funciones, responsabilidades, la relación con el entorno que los rodea, relaciones con otras instituciones, con el sector público y privado, la parte económica, su nicho de mercado; obteniendo toda esta información realizar un análisis comparativo de la parte de desempeño asociativo y capital social, para que una vez obtenido los resultados se pueda plantear estrategias de fortalecimiento y solventar los problemas que enmarcan a las organizaciones ESP.

### **1.3 Fundamentación del Arte**

En el avance de las investigaciones relacionadas al capital social según John Durston El concepto de ‘capital social’ Hace referencia a las normas, instituciones y organizaciones que promueven: la confianza, la ayuda recíproca y la cooperación. El paradigma del capital social (y el del neoinstitucionalismo económico en que aquél se basa en parte) plantea que las relaciones estables de confianza, reciprocidad y cooperación pueden contribuir a tres tipos de beneficios:

- reducir los costos de transacción
- producir bienes públicos, y

- facilitar la constitución de organizaciones de gestión de base efectivas, de actores sociales y de sociedades civiles saludables.

Para los autores Olga Lucía Arboleda Álvarez; Alfredo Manuel Ghiso Cotos; Elkin Horacio Quiroz Lizarazo en su investigación titulada “Capital social: revisión del concepto y propuesta para su reelaboración”. El capital social se fortalece en comunidades humanas concretas, por los elementos culturales, por compartir espacios determinados y porque su consolidación es el producto de un proceso histórico de encuentros, acuerdos, diálogos, transacciones y tramitaciones de larga duración. Por ello, algunos valores que sustentan las prácticas configuradoras y fortalecedoras de capital social son transmitidos de generación en generación en procesos de socialización comunitaria y aprendizaje colectivo, en los cuales se da el intercambio de experiencias y de conocimientos.

Otro de los avances que ha surgido en el Capital Social según la investigación realizada por González, Tarango, & Machin-Mastromatteo (2019), indica que este trabajo se caracteriza por las condiciones organizacionales del capital social entre investigadores de las comunidades de México y estudia la relación con sus niveles de productividad.

Para esta investigación utilizaron un diseño transversal – causal a través de una muestra aleatoria, basados en un análisis de correlación y regresión lineal, bajo un enfoque cuantitativo y de naturaleza no experimental.

Los resultados que obtuvieron en esta investigación fueron de acuerdo a las secciones de caracterización del capital social y la producción científico-tecnológica conforme a las dimensiones psicosocial y estructural, análisis de la producción científico-tecnológica; análisis de asociación y dependencia; y análisis de asociación por sede.

Llegan a la conclusión de esta investigación que en las comunidades mexicanas que tienen altos niveles de capital social, les ha permitido mantener niveles elevados de productividad, considerando al capital social como un factor importante para elevar este componente.

Otra de las investigaciones importante de asociatividad que encontramos realizado por Perea A. F. (2015) que tiene por objetivo identificar y analizar las formas de asociarse de los pequeños productores agrícolas del país que permiten mejorar su competitividad e inserción en los mercados nacionales e internacionales. Y para llevar a cabo esta investigación utilizaron una metodología de tipo descriptiva con un diseño no experimental con una muestra de 100 productores de 11 organizaciones de Lima, Perú; mismo que tienen algunas limitaciones en la parte financiera, el lugar y el tipo de encuestados.

Los resultados obtenidos constituyen un elemento importante para el desarrollo de la agricultura y la competitividad que permita la mejora continua de una excelente calidad de vida, con una escala asociativa que facilita el acceso a infraestructura, maquinaria y equipos, la optimización de las condiciones de negociación y el incremento de la productividad para obtener ventaja competitiva.

Con esta investigación concluyen en que la asociatividad es un sistema de organización que posibilita la mejorar la competitividad y los factores que permiten esta dimensión son trabajo en equipo, capacitación, reducción de costos, acceso al mercado permitiéndoles que tenga la capacidad de ventaja competitiva significativa, dentro de las asociaciones.

También otro de los trabajos de investigación realizado por Briones, Garcia, Mursuli, & Entenza (2018) en la ciudad de Manabi, Ecuador el cual tiene por objetivo sistematizar la relación entre innovación, la asociatividad y la cohesión social para el desarrollo de las comunidades rurales productoras de plátano en la provincia de Manabí, Ecuador. En el que realizo un análisis de la literatura, donde evidenciaron la necesidad de integrar a los productores de plátano hacia una visión innovadora, con una mentalidad asociativa que permitan la contribución a la cohesión social entre los productores, sus familias y la comunidad productora de plátano.

El resultado que obtuvieron mediante esta investigación es que los productores de plátano tendrán nuevas formas de emprendimiento y permitirá la reducción de la

pobreza en las zonas rurales, sus productos ganaran espacio en el mercado, mejorara la calidad de vida.

Concluyen que la innovación es una estrategia que les permite la mejora y perfeccionamiento continuo dentro del mercado y esto unido a la asociatividad trasciende de manera positiva en lo económico y cultural; así contribuyéndoles a la sostenibilidad.

En conclusión esta investigación ha permitido a los productores de plátano la mejora y perfeccionamiento continuo dentro del mercado, que al unirse la innovación con asociatividad trasciende de una manera positiva en las condiciones económicas y culturales aportando a la sostenibilidad de la sociedad.

Con estos estudios se puede identificar que el tema del capital social y asociatividad están en constante investigación y despierta un gran interés en la sociedad, por lo que el desarrollo de la investigación aportara también en el conocimiento sobre los factores de capital social y como este influye en la asociatividad como objeto de estudio las cooperativas de transporte de la ciudad de la Latacunga.

### **Conclusiones del Capítulo I**

Del análisis teórico se concluye que el Capital Social es una estructura social que se basa en las relaciones, nexos, confianza, cooperación y la reciprocidad que puede tener una empresa con otra para relacionarse con otras con la finalidad de conseguir un beneficio mutuo.

Asociatividad es un modelo estratégico que involucra principios de cooperación y compromiso, objetivos comunes, integración para ganar competitividad, transparencia teniendo en cuenta los factores de rentabilidad, colectividad y productividad; que permite el fortalecimiento de las organizaciones.

El sector transporte es un ente muy importante para la ciudadanía ya que brindan un servicio de movilidad, dentro de estos existe un porcentaje del 93% de cooperativas de transporte, teniendo un 92% de transporte de pasajeros y apenas un 8% de carga pesada, considerándose un grupo que trabaja de forma organizada y conjunta para prestar un servicio de calidad y efectivo a la sociedad.

## CAPÍTULO II

### **Justificación metodológica**

#### **Enfoque**

Según Miler (2011) Manifiesta que la investigación cuantitativa permite evaluar los datos de manera científica o de forma numérica con ayuda de la estadística. Se necesita que entre los elementos de la investigación exista una relación y que se pueda delimitar y saber dónde se inicia el problema y cuál es su dirección.

Por otro lado para Fernández (2002) la investigación cuantitativa es aquella en la que se recogen y analizan datos cuantitativos sobre variables y se estudia la asociación o relación entre variables cuantificadas. Trata de determinar la fuerza de asociación o correlación entre variables, la generalización y objetivación de los resultados a través de una muestra para hacer inferencia a una población de la cual toda muestra procede.

La investigación está basada en un enfoque de tipo cuantitativo permite la recolección de datos a través de encuestas, observación, entrevista, con lo que facilitó medir las variables propuestas en mi tema de investigación en base a los conceptos desarrollados en el marco teórico.

Se empleó el método deductivo el cual se define según Salinas (2010) como parte de los aspectos, condiciones, análisis o resultados generales para aplicarlos a situaciones particulares, por ejemplo, si se ha determinado que la aplicación de una prueba para determinar la alergia a un producto ha resultado buena en la población de la mayoría de los niños de un país, se puede deducir que tendrá iguales resultados en los niños de una escuela en particular (p. 56).

## **Modalidad**

Según Miler (2011) la investigación de campo se apoya en información del objeto de estudio o de los involucrados en él, a partir de indagación de campo como en la investigación: Censal; Con estudios demostrables sobre toda la población. De caso; con encuestas, observaciones, entrevistas y cuestionarios.

Se recurrió la modalidad de campo para realizar las vistas in situ a las cooperativas de transporte de la Economía Popular y Solidaria de la ciudad de Latacunga, con la finalidad de obtener información necesaria para la aplicación del instrumento de investigación.

## **Diseño**

El método deductivo que es el que se ejecutó, define Sampieri, R.H. (2014) como “el razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales. Este método permite la formulación de hipótesis, investigación de leyes científicas y las demostraciones. La inducción puede ser completa o incompleta”.

Para la investigación se utilizó el método deductivo el cual nos permitirá extraer desde un nivel macro a lo micro el desempeño de la asociatividad y el capital social de los servicios que producen.

## **Técnica de Investigación**

Para Chagoya (2016) la encuesta es una técnica de adquisición de información de interés sociológico, mediante un cuestionario previamente elaborado, a través del cual se puede conocer la opinión o valoración del sujeto seleccionado en una muestra sobre un asunto dado (p. 20).

En la presente investigación se manejó la encuesta, donde se obtuvo información útil mediante un cuestionario bien diseñado donde se estructura un conjunto de preguntas que fueron dirigidas al representante Legal y a los asociados de las asociaciones del sector del transporte del centro de la ciudad de Latacunga, mediante esta técnica se logró la información necesaria para conocer el desempeño asociativo y evaluar el capital social.



Dice López (2016) que para Eli de Gortari (1980) define a la observación como “el procesamiento que el hombre utiliza para obtener información objetiva acerca del comportamiento de los procesos existentes”

La técnica de observación se utilizó para observar los comportamientos de los asociados de las asociaciones de transporte, donde se obtuvo información útil para conocer su problemática para el proyecto de investigación.

Para López (2016) se define a la entrevista como una conexión entre dos o más personas en la cual uno es el que pregunta. Estas personas dialogan con arreglo a ciertos esquemas o pautas de un problema o cuestión determinada, teniendo en propósito profesional.

Esta técnica se utilizó con la finalidad de obtener un dialogo directo con los asociados de las asociaciones del sector del transporte donde se pudo obtener información referente a cuantas personas conforman la asociación, como es su proceso de trabajo, en si se lo realizo para conocer disponibilidad de tiempo para proceder a aplicar nuestro instrumento; para lo cual se mantuvo una conversación libre.

### **Instrumento**

Para Chagoya (2016) define al cuestionario es un instrumento básico de la observación en la encuesta y en la entrevista. En el cuestionario se formula una serie de preguntas que permiten medir una o más variables. Posibilita observar los hechos a través de la valoración que hace de los mismos el encuestado o entrevistado, limitándose la investigación a las valoraciones subjetivas de éste.

Para la presente investigación se manejó un cuestionario donde se elaboró un número de preguntas cerradas bien estructuradas en una escala liker para que los encuestados puedan seleccionar las siguientes respuestas como alternativa:

- 1= Totalmente en desacuerdo
- 2= Bastante en desacuerdo
- 3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- 4= Bastante de acuerdo
- 5= Totalmente de acuerdo

Asimismo, se anexó como alternativa 98= No sabe y 99= No contesta, para que, a la hora de la medición se pueda distinguir si el encuestado tuvo o no conocimiento sobre el tema.

La estructura de los cuestionarios se presenta en dos partes: la primera parte se detalla de forma rápida los datos demográficos del encuestado, edad, género, nivel de instrucción, dirección de la asociación. En la segunda parte se estructuró como se detalla a continuación:

**Tabla 6:** Estructura del cuestionario

Variable	Dimensiones	Ítems
Encuesta 1 Evaluar el capital social de las organizaciones de EPS	Nivel de información y comunicación	Cuestionario (1-4)
	Intereses y preocupaciones en el trabajo	Cuestionario (5-7)
	Nivel de confianza	Cuestionario (8-10)
	Cultura organizativa	Cuestionario (11-14)
	Cooperación	Cuestionario (15-19)
	Participación	Cuestionario (20-23)
	Nivel de compromiso	Cuestionario (24-28)
	Reciprocidad	Cuestionario (29-31)
	Cantidad de relaciones	Cuestionario (32-35)
	Calidad de relaciones	Cuestionario (36-39)
	Nivel de asociatividad	Cuestionario (40)
Encuesta 2 Evaluar desempeño asociativo de las organizaciones de EPS	Gestión de la asociatividad (Planeación estratégica, relación con el entorno)	Cuestionario (1-21)
	Desempeño funcional	
	Orientación / articulación con el mercado	Cuestionario (22-35)
	Económico	Cuestionario (36-44)
	Productivo/ Tecnológico	Cuestionario (45-50)

*Elaborado por:* Verónica Maribel Jiménez Álvarez

Instrumento que estaba dividido en dos cuestionarios distintos uno siendo para los representantes legales de la organización y la otro para los socios de las Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga, con el cual se puede obtener información valiosa permitiendo conocer la situación real y con ello proponer estrategias de fortalecimiento y mejora.

### **Entrevista no estructurada**

Según López (2016) define que es más flexible y abierta, aunque los objetivos de la investigación rigen a las preguntas, su contenido, orden, profundidad y formulación se encuentra por entero en manos del entrevistador, Si bien el investigador, sobre la base del problema, los objetivos y las variables, elabora las preguntas antes de realizar la entrevista, modifica el orden, la forma de encauzar las preguntas o su formulación para adaptarlas a las diversas situaciones y características particulares de los sujetos de estudio.

Se utilizó esta entrevista para realizar obtener información respecto a la realidad de las cooperativas de transporte objeto de estudio, con lo que se pudo elabora el instrumento.

### **Población**

Para Salinas (2010) establece a la población como una parte muy grande del universo; así mismo manifiesta, que la muestra como su nombre indica es una parte que representa de la mejor manera la mayoría o todas las características del todo (la unidad de estudio, la población o el universo) (p. 59).

La muestra según Arias (2006) La muestra es “un subconjunto representativo y finito que se extrae de la población y una muestra representativa, es aquella que por su tamaño y características similares, permite generalizar los resultados al resto de la población con un margen de error conocido”. p. 83

En la investigación para la aplicación del primer cuestionario que mide el capital social, se consideró a toda la población, las 24 cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga y para la segunda encuesta que mide la gestión y el desempeño asociativo de las organizaciones de Economía Popular y Solidaria. Se empleó un muestreo probabilístico simple, ya que todos los miembros de la muestra pueden ser parte del estudio, en este caso la muestra de los socios fue de 200 miembros, de una población de 500 socios que pertenecen a las 24 cooperativas.

El número de 200 miembros a ser encuestados, corresponde a la aplicación de la siguiente fórmula (1), considerando un 95% de confianza, 50% de probabilidad de ser seleccionado y un margen de error del 5%.

Z= Nivel de confianza

N= Población – censo

p= probabilidad a favor

q= probabilidad en contra

E= error de estimación

n= tamaño de la muestra

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{NE^2 + Z^2 p \cdot q}$$

La primera encuesta mide el capital social, con sus elementos considerados a continuación: el nivel de información y comunicación, intereses y preocupaciones en el trabajo, nivel de confianza, cultura organizativa, cooperación, participación, nivel de compromiso, reciprocidad, cantidad de relaciones, calidad de relaciones y el nivel de asociatividad.

La segunda encuesta evalúa la gestión y desempeño asociativo de las Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga, la gestión de la asociatividad (Planeación estratégica, relación con el entorno), el desempeño funcional que integra la orientación y articulación con el mercado, lo económico, productivo y tecnológico.

### **Técnica de Análisis**

La técnica de análisis de resultado que se empleo es la estadística descriptiva, misma que permitió realizar la descripción y análisis de las dimensiones del capital social, para ello se construyó tablas de frecuencia y gráficos para realizar la interpretación de resultados, con variables cuantitativas.

## Análisis y discusión de resultados

**Tabla 7:** Descripción de las Cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga

N°	NOMBRE DE LA COOPERATIVA DE TRASPORTE	N° DE SOCIOS	GRUPO ORGANIZACIÓN	CLASE ORGANIZACIÓN	SUBCLASE ORGANIZACIÓN	CAPITAL SOCIAL
1	Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	20	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>4.8666</b>
2	Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>3.3944</b>
3	Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	22	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>4.8975</b>
4	Cooperativa de transportes en taxis el Salto	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.0035</b>
5	Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	17	Servicios	Transporte	Intraregional e interprovincial	<b>4.7187</b>
6	Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	21	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.7678</b>
7	Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	25	Servicios	Transporte	Intraregional e interprovincial	<b>4.7125</b>
8	Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	22	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.4916</b>
9	Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>3.7833</b>

10	Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	16	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>3.5675</b>
11	Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>3.6925</b>
12	Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>3.7888</b>
13	Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	22	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.9375</b>
14	Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.57</b>
15	Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.3222</b>
16	Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	19	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>4.1</b>
17	Cooperativa de transporte en taxis Chile	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.1375</b>
18	Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>3.992857</b>
19	Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	24	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>4.56</b>
20	Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	19	Servicios	Transporte	Intraregional e interprovincial	<b>4.655</b>
21	Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	25	Servicios	Transporte	Taxis (convencional y ejecutivo)	<b>4.6861</b>
22	Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	60	Servicios	Transporte	Intracantonal (urbano y rural)	<b>4.5062</b>

23	Cooperativa de transporte mixto el Salto	25	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>4.475</b>
24	Cooperativa de transportes Chile	13	Servicios	Transporte	Carga y mixto	<b>4.2187</b>

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

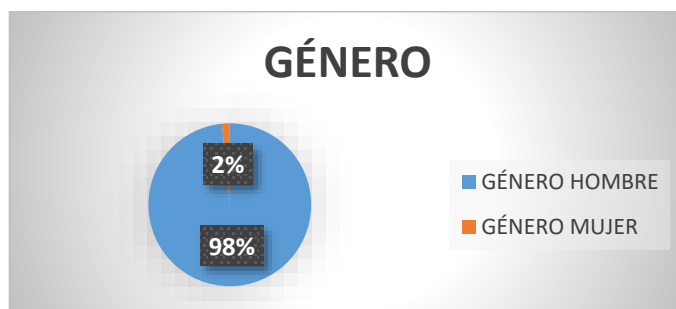
**Tabla 8: Género**

	<b>Género</b>	
	<b>Hombre</b>	<b>Mujer</b>
<b>PROPORCIÓN MUESTRA</b>	<b>0,8631</b>	<b>0,1367</b>
Cooperativa de transporte de carga pesada rutas del Cotopaxi	1	
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	0,8888	0,1111
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	1	
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	1	
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	1	
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	0,9	0,1
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	1	
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	1	
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	1	
Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	1	
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis aeropuerto Latacunga	1	
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	0,8	0,2
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	0,875	0,125
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis hospital del seguro Latacunga	1	
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	0,8	0,2
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	1	
Cooperativa de transporte en taxis Chile	1	
Cooperativa de transporte en taxis los nevados del Cotopaxi	0,7142	0,2857
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	1	
Cooperativa de transporte Interprovincial de pasajeros Latacunga	1	
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	1	



Cooperativa de transporte urbano sultana de Cotopaxi	0,8333	0,1666
Cooperativa de transporte mixto el Salto	0,6	0,4
Cooperativa de transportes Chile	1	

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*



*Ilustración 3: Género*

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

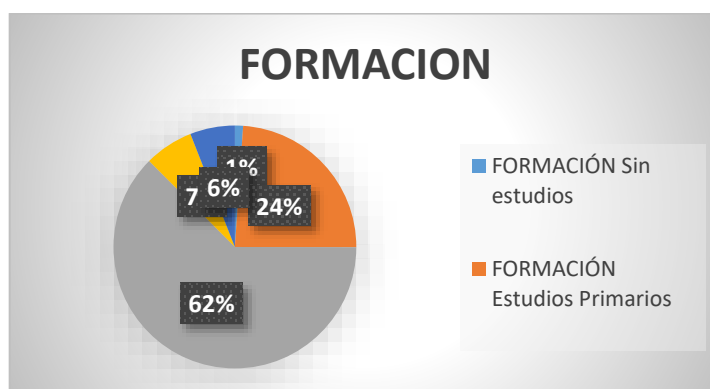
EN LA CATEGORIA GENERO se puede evidenciar que 86,31% de la composición de Género en el sector de transporte de la ciudad de Latacunga son Hombres mientras que el 13,67% son Mujeres. De las 24 cooperativas de transporte, 9 acogen a socias mujeres, siendo la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS LOS NEVADOS DEL COTOPAXI la entidad que tiene un 0,2857 de miembros del sexo femenino.

*Tabla 9: Formación*

	FORMACIÓN				
	Sin estudios	Estudios Primarios	Estudios secundarios	Estudios técnicos	Estudios universitarios
<b>Proporción muestra</b>	0,0105	0,2321	0,6052	0,0631	0,0578
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	0	0,2222	0,6666	0,1111	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	0	0,3333	0,44444	0,22222	0
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	0	0,2	0,8	0	0
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	0	0,5	0,5	0	0
Cooperativa de transporte de Pasajeros Ciro	0	0,5	0,4	0,1	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	0	0,3	0,6	0,1	0
Cooperativa de transporte de pasajeros Interprovincial Cotopaxi	0	0,22	0,6	0,2	0

Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	0	0,1666	0,3333	0,5	0
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	0	0,4	0,5	0,1	0
Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	0	0	0,7272	0	0,2727
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	0	0	0,6	0	0,4
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	0	0,1111	0,22222	0,66666	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	0	0	1	0	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	0	0	1	0	0
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	0	0,2	0,8	0	0
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	0	0	0,7142	0,2857	0
Cooperativa de transporte en taxis Chile	0	0	0,7142	0,1428	0,1428
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	0	0,2857	0,7142	0	0
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	0	0,4	0,6	0	0
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	0	1	0	0	0
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	0	0,4	0,4	0,1	0,1
Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	0	0,4166	0,41666	0,0833	0,0833
Cooperativa de transporte Mixto el Salto	0	0	1	0	0
Cooperativa de transportes Chile	0	0,75	0	0,25	0

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez



**Ilustración 4:** Formación  
**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

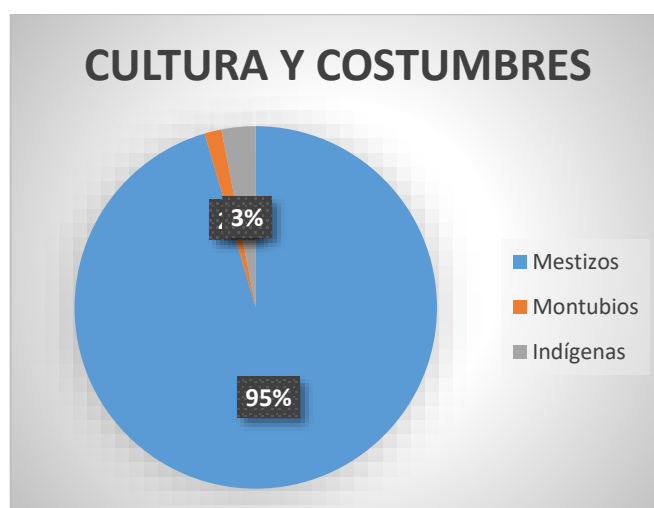
Respecto a la Formación, se establece que el 60,52% de los miembros de las cooperativas de Transporte de Latacunga tienen Estudios Secundarios, mientras que el 5,78% poseen estudios superiores y, el 1,05% no tienen estudios, lo cual llama la atención, en función de que se podría afirmar que los procesos asociativos más que conocimientos requieren de voluntad y acción. Las Cooperativas: SIMON RODRIGUEZ, TAXIS CHILE, TAXIS LOS NEVADOS DEL COTOPAXI, son las que en su mayoría tienen estudios secundarios en un promedio de más del 70%, mientras que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN CAMIONETAS AVENIDA AMAZONAS tiene un 27% de sus socios con estudios universitarios.

**Tabla 10:** Cultura y Costumbres

	Mestizos	Montubios	Indígenas
<b>Proporción total</b>	0,9543	0,0152	0,0304
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	1	0	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	0,75	0,25	0
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	1	0	0
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	0,8	0	0,2
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	0,9	0	0,1
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	1	0	0
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	1	0	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	0,8333	0	0,1466
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	1	0	0

Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	1	0	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	1	0	0
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	0,9	0	0,1
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	1	0	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	1	0	0
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	1	0	0
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	1	0	0
Cooperativa de transporte en taxis Chile	1	0	0
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	1	0	0
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	1	0	0
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	1	0	0
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	1	0	0
Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	0,8333	0,0833	0,08333
Cooperativa de transporte mixto el Salto	1	0	0
Cooperativa de transportes Chile	1	0	0

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez



**Ilustración 5:** Cultura y costumbres

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

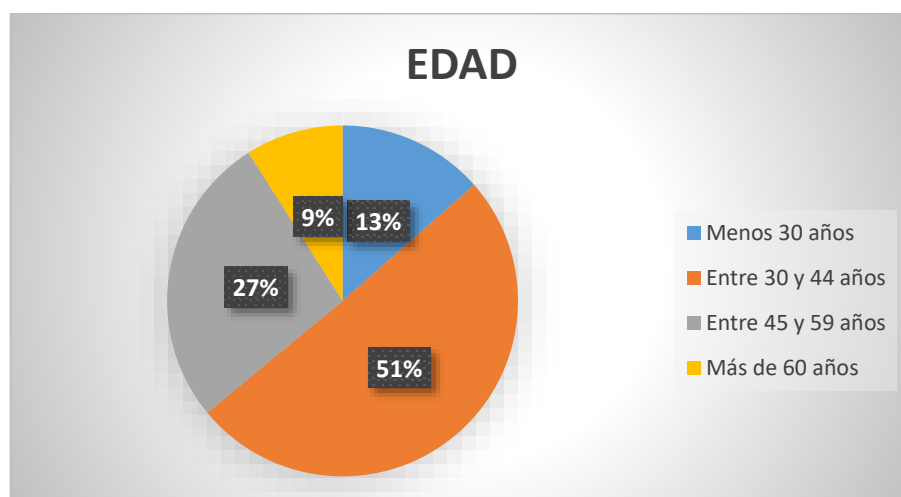
Según la Tabla 3, Cultura y Costumbres, el 95,43% de los miembros de las diferentes Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga se consideran Mestizos, un 3,04% se consideran Indígenas y el 1,52% Montubios. En este marco es fundamental rescatar que los procesos de asociatividad no tienen barreras de razas, etnias, ni costumbres. Sin embargo es importante indicar que 17 de las 24 organizaciones objeto de estudio tiene el 100% de socios Mestizos.

**Tabla 11: Edad**

<b>Edad</b>	<b>Menos 30 años</b>	<b>Entre 30 y 44 años</b>	<b>Entre 45 y 59 años</b>	<b>Más de 60 años</b>
<b>Proporción total</b>	0,135	0,505	0,27	0,09
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	0,1111	0,5555	0,3333	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	0,2222	0,4444	0,2222	0,1111
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	0,1	0,4	0,1	0
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	0,5	0,4	0,1	0
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	0,7	0,1	0,2	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	0,3	0,4	0,3	0
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	0,2	0,6	0,2	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	0,3333	0,5	0,1666	0
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	0	0,5	0,5	0
Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	0,0909	0,2727	0,1818	0,4545
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	0	0,3	0,4	0,3
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	0	0,5	0,1	0,1
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	0,125	0,125	0,25	0,5
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	0,2	0,4	0,4	0
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	0,5	0,3	0,2	0
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	0,1428	0,4285	0,4285	0

Cooperativa de transporte en taxis Chile	0,1428	0,2857	0,5714	0
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	0	0,8517	0,1428	0
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	0,2	0,7	0,1	0
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	0,2	0,6	0,2	0
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	0,4	0,5	0,1	0
Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	0	0,58333	0,33333	0,83333
Cooperativa de transporte Mixto el Salto	0	0,8	0,2	0
Cooperativa de transportes Chile	0	0	1	0

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*



**Ilustración 6: Edad**

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

De la Tabla 4 se puede evidenciar que la edad predominante de los socios en las Cooperativas de Transportes de Latacunga es de 30 a 44 años de edad, representando el 50,5% de la población objeto de estudio, le sigue el grupo de 45 a 59 años de edad con un 27%, y los menores de 30 años edad que representa el 13,5%. Finalmente se puede observar que en un porcentaje marginal del 9% tienen una edad de más de 60 años. Como referencia se puede establecer que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS LOS NEVADOS DEL COTOPAXI tienen en su composición de asociados el 85,17% en una edad de 30 a 44 años.

*Tabla 12: Años en la Asociación*

<b>Años en la asociación</b>	<b>Menos de 1 año</b>	<b>Más de 1 y menos de 3 años</b>	<b>Más de 3 y menos de 5 años</b>	<b>Más de 5 y menos de 10 años</b>	<b>Más de 10 y menos 20 años</b>	<b>Más de 20 años</b>
<b>Proporción total</b>	0,0357	0,2091	0,2704	0,2193	0,1581	0,1071
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	0	0,1111	0,6666	0,1111	0,1111	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	0	0,5555	0,3333	0,1111	0	0
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	0,1	0,2	0,3	0,3	0,1	0
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	0	0,5	0	0,375	0,125	0
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	0,1	0,1	0	0,2	0,5	0,1
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	0	0,1	0,5	0,3	0,1	0
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	0	0	0,2	0,4	0,4	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	0	0,3333	0,1666	0,5	0	0
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	0	0	0,3	0,3	0,4	0
Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	0	0,0909	0,2727	0	0,5454	0,0909
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	0	0,4	0,1	0,1	0,2	0,2
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	0	0,3333	0,4444	0,1111	0	0,1111
Cooperativa de transporte de pasajeros	0	0,1428	0	0,1428	0,1428	0,5714

en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez						
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	0	0,2	0,4	0,2	0	0,2
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	0	0,1428	0,1428	0,2857	0,2857	0,1428
Cooperativa de transporte en taxis Chile	0	0	0,1428	0,4285	0,1428	0,2857
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	0	0,1428	0,2857	0,1428	0,1428	0,2857
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	0,2	0,4	0,3	0,1	0	0
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	0,2	0	0,4	0,4	0	0
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	0,1	0,4	0,3	0,2	0	0
Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	0	0,0833	0,3333	0,3333	0,1666	0,0833
Cooperativa de transporte Mixto el Salto	0	0,4	0	0,4	0	0,2
Cooperativa de transportes Chile	0	0	0,5	0	0	0,5

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*





**Ilustración 7: Años en la Asociación**  
**Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez**

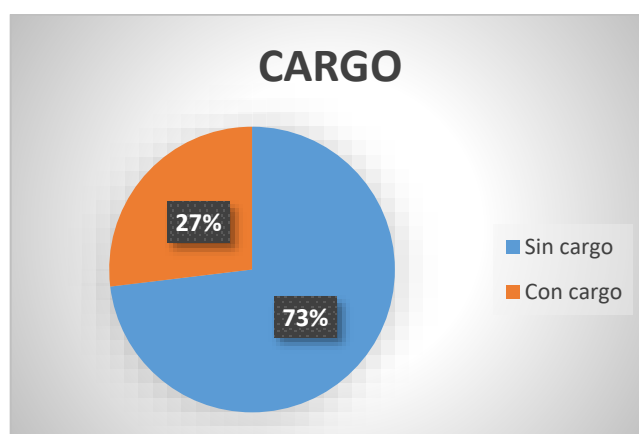
Se puede evidenciar de la Tabla 5 que el 27,04% de los socios han permanecido en las Cooperativas de 3 a 5 años, el 22% entre 5 y 10 años, el 21% entre 1 y 3 años, el 11% más de 20 años y un porcentaje marginal de aproximadamente 4% tienen menos de 1 año. Respecto a esta la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL COTOPAXI, es la entidad que concentran la mayor cantidad de socios que han permanecido entre 3 y 5 años, con aproximadamente un 67% de sus miembros. Esta realidad da cuenta que la asociatividad en las cooperativas va tomando fuerza haciendo posible una permanencia y una proyección de desarrollo a mediano y largo plazo.

**Tabla 13: Cargo**

Cargo	Sin cargo	Con cargo
Proporción total	0,7309	0,269
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	0,4444	0,5555
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	0,1428	0,8571
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	0,5	0,5
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	0,1	0,9
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	0,4	0,6
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	1	0
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	1	0
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	1	0

Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	1	0
Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	1	0
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis aeropuerto Latacunga	1	0
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	0,8	0,2
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	0,75	0,25
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	1	0
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	0,8	0,2
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	1	0
Cooperativa de transporte en taxis Chile	0,8571	0,1428
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	0,5714	0,4285
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	0,9	0,1
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	1	0
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	0,9	0,1
Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	0,6666	0,3333
Cooperativa de transporte mixto el Salto	0,6	0,4
Cooperativa de transportes Chile	1	0

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez



**Ilustración 8:** Cargo

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

Se puede evidenciar que aproximadamente el 73% de los asociados a las Cooperativas de Transporte de la Latacunga no tienen un cargo definido, esto se

puede interpretar desde el tema de la dirigencia, ya que estos roles son otorgados democráticamente al interior de cada organización en función de lo que dispone el Art. 32. De la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, en la que claramente indica que “las cooperativas contarán con una Asamblea General de socios o de Representantes, un Consejo de Administración, un Consejo de Vigilancia y una gerencia, cuyas atribuciones y deberes están bien definidos en esta Ley de Economía Popular y Solidaria. Entonces, desde esta perspectiva no todos los miembros ocupan cargos en estas entidades.

**Tabla 14: Dimensiones del Capital Social**

	DIMENSIONES											
	Capital social	Informa c.	Interese s	Confianza	Cultura organiz.	Coop.	Particip.	Compr o.	Recipro c.	Cant. de relaciones	Cal. de relaciones	Nivel asoc .
<b>MEDIA GENERAL</b>	4,2967	4,1671	4,4737	4,3707	4,3019	4,3202	4,2752	4,2191	4,3127	3,99452	3,9901	2,146
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	4,8666	4,78125	4,9583	4,8333	4,9062	4,75	4,8125	4,875	4,9166	4,625	4,7187	3,625
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	3,3944	3,3888	3,4074	3,1851	3,5	3,3333	3,3055	3,25	3,074	3,4444	3,0833	3,7777
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	4,8975	4,75	5	5	4,95	4,94	4,9	4,9	4,7	4,7	4,85	0,9
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	4,0035	4,1428	4,0952	4,2857	3,8571	3,8285	4	3,9642	3,7142	3,6428	3,8928	3,4285
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	4,7187	4,9062	4,9583	4,9583	3,6875	5	4,9687	4,9062	4,9583	3,875	4,6562	2
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	4,7678	4,2857	4,9523	4,8095	4,7857	4,6285	4,7142	4,9285	4,7142	4,6071	4,8214	1
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	4,7125	4,75	4,6666	5	4,75	4,8	4,625	4,875	4,3333	4,25	4,625	1
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	4,4916	4,5833	4,2222	4,4444	4,1666	4,6666	4,3333	4,8333	4,3333	4,0833	4,3333	1
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	3,7833	3,9444	3,8888	3,5925	4,3611	3,755	3,9166	3,3333	3,8148	3,1111	3,2222	1,8888

Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	3,5675	3,7	3,6333	3,1333	3,7	3,82	3,425	3,35	3,7	3,4	2,375	2
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	3,6925	3,775	3,8333	3,8	3,95	4,1	3,1	3	2,9333	4,1	3,225	1,5
Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	3,7888	3,8055	3,8148	3,6296	3,75	3,711 1	3,8611	3,5277	3,6666	3,6666	3,5277	3,66 66
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	4,9375	4,875	4,875	4,9583	5	5	4,875	5	5	4,5937	4,9062	2,25
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	4,57	4,3	4,7333	4,8	4,65	4,28	4,45	4,65	4,7333	4,35	4,55	2
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	4,3222	4,3888	4,8148	4,5185	4,3333	4,111 1	3,9722	4,4722	4,4814	3,8333	4,1388	2
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	4,1	3,625	4,2777	4,4444	4,875	4,6	4,25	3,6666	4,5	2,6666	3,7083	2
Cooperativa de transporte en taxis Chile	4,1375	3,25	4,7777	4,0555	4,2083	4,3	4,125	4,1666	4,3888	3,5	4,1666	2
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	3,99285 7	3,6071	3,8095	4,0476	4,0357	3,971 4	4,0357	3,8571	3,4285	4,1428	4	2
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	4,56	4,025	4,9333	5	4,4	3,64	4,725	4,675	5	4,375	4,9	1,9
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	4,655	4,5	5	4,6	4,9	4,76	4,6	4,852	4,73333	4,25	4	2
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	4,6861	4,5833	5	5	4,5555	4,733 3	4,6111	4,7222	5	4	4,5	1,44 44

Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	4,5062	4,125	4,7777	4,6944	4,3958	4,8	4,75	4,5	4,7222	4,1041	3,7708	2,3333
Cooperativa de transporte mixto el Salto	4,475	4,65	4,8	4,6	4,35	4,68	4,55	4,75	4,8	3,7	3,5	2,2
Cooperativa de transportes Chile	4,2187	4,0625	4,8333	4,6666	3,75	4,75	4,625	3,5	4,75	3,5	3,0625	2

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

La Medición de Capital Social, se puede evidenciar que COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS MULTIFAMILIARES FAE, es la que acumula calificaciones más bajas en cuanto a las dimensiones: Capital Social, Intereses, Cultura Organizacional y Cooperativismo, con puntuaciones por debajo de los promedios generales. Le sigue la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AEROPUERTO LATACUNGA, quienes están por debajo de los promedios en las dimensiones: Participación, Compromiso y Reciprocidad. La COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN CAMIONETAS AVENIDA AMAZONAS, se ve menoscaba en cuanto a Confianza y Relaciones, y la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN CAMIONETAS AVENIDA AMAZONAS, es la organización que tiene la calificación promedio general más baja de todos sus indicadores, siendo necesario realizar una intervención a estas Entidades para que puedan mejorar estos indicadores, con miras a una Asociatividad más efectiva, mediante Estrategias que contribuyan al logro de objetivos particulares y globales de este sector que brinda uno de los más importantes servicios a la Sociedad, como es la movilidad de personas, mercancías y productos del sector agropecuario .

Es fundamental también resaltar a las Cooperativas con mejores calificaciones, pudiendo destacar a: COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS DR. CAMILO GALLEGOS DOMINGUEZ, quienes alcanzaron puntuaciones por encima de las medias generales en las dimensiones como: Capital social, Cultura Organizacional, Cooperativismo, Compromiso, Reciprocidad, Calificación de Relaciones. Se puede observar también que las entidades que le siguen como mejores puntuadas son: COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CIRO, quienes destacan en Información, Cooperativismo y Participación, y la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS PANAMERICANA NORTE, quienes obtienen los mejores puntajes en: Intereses, Confianza y Reciprocidad. Finalmente la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL COTOPAXI conserva la mejor calificación promedio general, debido a una armonización de todas sus variables; el resto de organizaciones están en los rangos aceptables muy cercanos a los promedios generales.

*Tabla 15: Analizar la Comparación del Promedio de la Sustentabilidad*

Asociación	Planeación estratégica	Relación entorno	Gestión Asociatividad	Articulación al mercado	Económico	Productivo-tecnológico	Desempeño funcional	Capital social	Sostenibilidad
Cooperativa de transporte de carga pesada Rutas del Cotopaxi	3,7692	4,1250	<b>3,9048</b>	3,6429	3,5556	3,6667	<b>3,6207</b>	<b>4,8666</b>	<b>4,1307</b>
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Multifamiliares FAE	<b>3,4615</b>	3,8750	<b>3,6190</b>	4,1429	4,6667	3,5000	<b>4,1724</b>	<b>3,3944</b>	<b>3,7286</b>
Cooperativa de transporte de carga en camionetas Centinela del Cotopaxi	4,5385	4,0000	<b>4,3333</b>	4,0714	4,7778	4,0000	<b>4,2759</b>	<b>4,8975</b>	<b>4,5022</b>
Cooperativa de transportes en taxis el Salto	3,8462	4,1250	<b>3,9524</b>	3,7143	3,5556	3,6667	<b>3,6552</b>	<b>4,0035</b>	<b>3,8704</b>
Cooperativa de transporte de pasajeros Ciro	4,6923	4,7500	<b>4,7143</b>	4,0000	4,3333	4,5000	<b>4,2069</b>	<b>4,7187</b>	<b>4,5466</b>
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad Nacional	<b>5,0000</b>	3,6250	<b>4,4762</b>	<b>5,0000</b>	<b>5,0000</b>	<b>5,0000</b>	<b>5,0000</b>	<b>4,7678</b>	<b>4,7480</b>
Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi	4,6923	2,7500	<b>3,9524</b>	4,5714	4,7778	5,0000	<b>4,7241</b>	<b>4,7125</b>	<b>4,4630</b>
Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis Lago Flores	4,6923	3,8750	<b>4,3810</b>	4,7857	4,8889	5,0000	<b>4,8621</b>	<b>4,4916</b>	<b>4,5782</b>
Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro	4,0000	3,2500	<b>3,7143</b>	2,7143	4,0000	3,0000	<b>3,1724</b>	<b>3,7833</b>	<b>3,5567</b>
Cooperativa de transporte en camionetas Avenida Amazonas	4,1538	3,6250	<b>3,9524</b>	3,2143	3,3333	2,6667	<b>3,1379</b>	<b>3,5675</b>	<b>3,5526</b>
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Aeropuerto Latacunga	3,6923	<b>1,7500</b>	<b>2,9524</b>	<b>2,7857</b>	<b>2,8889</b>	<b>2,0000</b>	<b>2,6552</b>	<b>3,6925</b>	<b>3,1000</b>



Cooperativa de transportes en taxis Ecuatoriana de taxis	4,2308	4,3750	<b>4,2857</b>	4,2143	4,3333	4,6667	<b>4,3448</b>	<b>3,7888</b>	<b>4,1398</b>
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez	<b>5,0000</b>	2,8750	<b>4,1905</b>	2,8571	<b>4,5556</b>	<b>5,0000</b>	<b>3,8276</b>	<b>4,9375</b>	<b>4,3185</b>
Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Hospital del Seguro Latacunga	4,7692	2,3750	<b>3,8571</b>	4,3571	2,8889	3,3333	<b>3,6897</b>	<b>4,5700</b>	<b>4,0389</b>
Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo	4,7692	2,6667	<b>4,1053</b>	3,2857	3,4444	5,0000	<b>3,6897</b>	<b>4,3222</b>	<b>4,0390</b>
Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez	4,0000	4,1429	<b>4,0500</b>	3,7143	2,8889	2,3333	<b>3,1724</b>	<b>4,1000</b>	<b>3,7741</b>
Cooperativa de transporte en taxis Chile	4,6154	1,6250	<b>3,4762</b>	3,5000	4,1111	4,0000	<b>3,7931</b>	<b>4,1375</b>	<b>3,8023</b>
Cooperativa de transporte en taxis los Nevados del Cotopaxi	3,7692	4,1250	<b>3,9048</b>	3,5714	1,4444	3,1667	<b>2,8276</b>	<b>3,9929</b>	<b>3,5751</b>
Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica	4,6154	2,8750	<b>3,9524</b>	3,8571	4,7778	3,0000	<b>3,9655</b>	<b>4,5600</b>	<b>4,1593</b>
Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga	5,0000	4,5000	<b>4,8095</b>	4,4286	5,0000	5,0000	<b>4,7241</b>	<b>4,6550</b>	<b>4,7296</b>
Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte	<b>5,0000</b>	2,7500	<b>4,1429</b>	4,5714	<b>5,0000</b>	<b>5,0000</b>	<b>4,7931</b>	<b>4,6861</b>	<b>4,5407</b>
Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi	4,7692	3,3750	<b>4,2381</b>	4,7857	5,0000	5,0000	<b>4,8966</b>	<b>4,5062</b>	<b>4,5469</b>
Cooperativa de transporte mixto el Salto	4,1538	3,6250	<b>3,9524</b>	4,4286	4,1111	4,8333	<b>4,4138</b>	<b>4,4750</b>	<b>4,2804</b>
Cooperativa de transportes Chile	4,7692	2,3750	<b>3,8571</b>	4,2857	3,6667	3,6667	<b>3,9655</b>	<b>4,2187</b>	<b>4,0138</b>

**Fuente:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

Respecto a la SUSTENTABILIDAD, se puede evidenciar que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AEROPUERTO LATACUNGA, mantiene las calificaciones más bajas en todas la Dimensiones que refieren a Sustentabilidad, seguida de COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS MULTIFAMILIARES FAE, que refleja bajas puntuaciones por debajo de la media general en los componentes: Planificación Estratégica y Capital Social.

En el marco de la Sustentabilidad se puede establecer que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL es la que mejor puntuación tiene en componentes como: Planificación Estratégica, Articulación al Mercado, Económico, Productivo-Tecnológico, Desempeño Funcional y Sostenibilidad, seguido por la COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS LATACUNGA, que tienen una calificación casi uniforme en todos sus indicadores. Acompañando a este grupo también podemos encontrar a las cooperativas COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS DR. CAMILO GALLEGOS DOMINGUEZ y COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS PANAMERICANA NORTE, con puntuaciones sobre la media en dimensiones como Planificación Estratégica, Económico y Productivo. Las demás organizaciones muestran cierta estabilidad en todos los componentes en función del promedio general.

Tomamos un análisis de regresión lineal con las variables determinantes del capital social en función de que no son las variables del desempeño no afectan al Capital Social, más bien las variables determinantes del Capital Social Afectan al desempeño.

Si realizamos una estimación de mínimos cuadrados ordinarios para el capital social, en un corte transversal considerado la totalidad de la muestra de asociaciones, con respecto a las variables demográficas relacionadas con la proporción de hombres, la proporción de miembros con estudios universitarios, la proporción de indígenas, aquellos miembros con más de 45 años y los que tienen más de 10 años en la cooperativa, se logran identificar los resultados que se muestran en la tabla xx.

*Tabla 16: Determinantes del Capital Social*

<b>Variable</b>	<b>Coefficiente</b>	<b>Error estándar</b>	<b>Valor t</b>
<b>Proporción hombres</b>	8,0997	8,4796	0,96
<b>Proporción con estudios universitarios</b>	-10,0991	5,4629	-1,85 *
<b>Proporción de indígenas</b>	15,0914	18,7759	0,80
<b>Proporción con más de 45 años</b>	-3,1744	5,4237	-0,59
<b>Proporción con más de 10 años antigüedad</b>	-1,5161	6,1180	-0,25
<b>Constante</b>	37,8491	7,8746	4,81 ***

Nota: Significativo al 1% \*\*\*, al 5% \*\* y al 10% \*

*Elaborado por: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

Tal como se logra identificar, la existencia de una proporción mayor de hombres eleva los niveles de capital social, al igual que los indígenas, pero disminuye en la medida que se tiene un mayor nivel de estudios, los miembros tienen más edad y más años de antigüedad en la cooperativa, lo que se corresponde con lo planteado en la literatura.

A pesar de ello, la única variable que resulta ser significativa es la proporción de estudios universitarios, con lo cual aquellos miembros con mayor formación reporta menores niveles de capital social, lo cual puede estar relacionado con la necesidad de otro tipo de capacitación, que no corresponde con las habilidades duras en términos de conocimientos teóricos, sino más aplicados, que permitan desarrollar el día a día de la operación, generar confianza, redes y relaciones entre los miembros, es por ello que se plantea como propuesta una formación adicional para los socios que fortalezca sus capacidades y la gestión del negocios.

En el marco de la Sustentabilidad se pudo observar que si bien es cierto existen Cooperativas que se establecen con buen porcentaje en dimensiones como: Planificación Estratégica, Articulación al mercado, Económico, Productivo-Tecnológico, Desempeño Funcional y Sostenibilidad hay también cooperativas que no se logran establecer de forma equilibrada, por lo que se aprecia que la formación, la cultura organizacional, la planificación estratégica se debe potenciar en cada cooperativa y socio.

Es así que se toma como estrategia de empoderamiento y como uno de los rubros más importantes para la construcción del Capital social la capacitación. En este

componente se podrá manejar temáticas transversales para el empoderamiento de los socios de las cooperativas de transporte del cantón Latacunga, si se suma la motivación y la visión clara de la asociatividad, así como su importancia y efectos, se fortalecerá el comportamiento para una eficaz construcción del Capital Social de las organizaciones de Economía Popular y Solidaria del sector transporte.

## **2.1 Título de la propuesta**

Pla de capacitación que permita la mejora en el desarrollo de las actividades de capital social en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria del sector de transporte, en la ciudad de Latacunga.

## **2.2 Objetivos**

- **Objetivo general**

Proponer un plan de capacitación que permita la mejora en el desarrollo de las actividades de capital social en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria del sector de transporte, en la ciudad de Latacunga.

- **Objetivos específicos**

- Establecer una planificación de capacitación
- Definir las temáticas a desarrollarse durante la capacitación.
- Desarrollar un examen de satisfacción por parte de nuestros socios de las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga

## **2.3 Desarrollo de la propuesta**

Para iniciar el desarrollo de la propuesta daremos a conocer una breve descripción de lo que es la Capacitación, ya que la propuesta va enfocada en ese ámbito.

Se define a la capacitación como un conjunto de actividades didácticas, orientadas ampliar los conocimientos, habilidades y aptitudes capaces de modificar los comportamientos de las personas que laboran en la organización, según las definiciones de Jaureguiberr y Pérez (2020).

La capacitación viene a ser un proceso de mucha importancia para las organizaciones, por medio de esta se consiguen grandes logros en especial con los

trabajadores ya que les permite tener un mejor desempeño laboral, ya que el personal obtenga conocimientos y habilidades para alcanzar sus objetivos que la organización se haya propuesto.

Por otro lado Jaureguiberr indica que existen principios para el desempeño de la capacitación; entre ellos están la participación, responsabilidad, la actitud de investigar, espíritu crítico, la gestión cooperativa y la capacidad para el aprendizaje y evolución; todos estos principios debe manejar los capacitadores para que logren llegar con el conocimiento necesario a los capacitados.

Existe también tipos de capacitación que son: capacitación de preingreso, de inducción y promocional mimos que le permiten desarrollar más conocimientos, destrezas y habilidades; así lograr alcanzar las metas y objetivos propuestos.

La capacitación es un recurso de vital importancia que brinda la expansión de conocimientos para el desarrollo permanente de las actividades laborales de una manera eficiente. Esto influye en la calidad y optimización del servicio que brinda la organización.

Con la acelerada evolución del mundo tecnológico nos permite llegar a distintos sitios con el conocimiento y experiencias permitiendo a la institución la mejora continua de los procesos que viene realizando en su quehacer laboral.

En base a estos conceptos, recolección y análisis de datos me permite construir el Plan de capacitación que permita la mejora en el desarrollo de las actividades de capital social en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria del sector de transporte, en la ciudad de Latacunga. Para lo cual se investigó 11 elementos del capital social los cuales están plasmados en el Instrumento de recolección de datos que son:

- Nivel de información y comunicación
- Intereses y preocupaciones en el trabajo
- Nivel de confianza
- Cultura organizativa

- Cooperación
- Participación
- Nivel de compromiso
- Reciprocidad
- Cantidad de relaciones
- Calidad de relaciones
- Nivel de asociación

Por ello se plantea un plan de capacitación dirigido a los representantes legales y socios de las cooperativas de transporte de la Economía Popular y Solidaria, con la finalidad de fortalecer los factores de Capital Social siendo estos la confianza, cooperación y la reciprocidad así pues permitiendo mejores relaciones entre los socios y los representantes legales, así como también entre cooperativas de transporte siempre enmarcándose en la Ley de Economía Popular y Solidaria.

Esta capacitación se desarrollara bajo un convenio de cooperación entre de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad técnica de Cotopaxi con la colaboración de docentes con experticia en esta área, mismos que brinden esta transferencia de conocimientos a los socios de las Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga.

## Plan de Capacitación

<b>Tema</b>	Plan de capacitación que permita la mejora en el desarrollo de las actividades de capital social en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria del sector de transporte, en la ciudad de Latacunga.
<b>Modalidad</b>	Sincronica y Asincronica
<b>Análisis de la situación actual</b>	En los momentos actuales nos encontramos atravesando por una Pandemia, que nos lleva a pensar en fortalecer las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, en sector transporte, el mismo que viene realizando la función de ofrecer servicio a toda la población de la ciudad de Latacunga
<b>Antecedentes</b>	Las cooperativas de Transporte se encuentran amparadas en la Ley de Economía Popular y Solidaria, en el Capítulo I De las Formas de Organización de la Economía Popular y Solidaria, Sección 3 De las Organizaciones del Sector Cooperativo, Art. 21. La cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga, es una de las cooperativas que tiene un 4.72% de desempeño Asociativo y un 4.65 % de nivel de Capital Social
<b>Justificación</b>	La finalidad de fortalecer los factores de Capital Social siendo estos la confianza, cooperación y la reciprocidad así pues permitiendo mejores relaciones entre los socios y los representantes legales, así como también entre cooperativas de transporte siempre enmarcándose en la Ley de Economía Popular y Solidaria.
<b>Beneficiarios directos</b>	Representantes Legales, Socios y las familias de los mismos.
<b>Objetivos</b>	<b>Objetivo General</b> Transferir conocimientos con temáticas en base al Capital Social y Asociatividad a los Representantes y socios de las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga. <b>Objetivos Específicos</b> • Fortalecer • Integrar • Proveer
<b>Metas</b>	Capacitar al 100%
<b>Recursos y presupuesto</b>	• Recurso Humanos • Recursos Materiales • Financiamiento
<b>Contenidos a Desarrollarse</b>	• Economía Popular y Solidaria • Capital Social • Asociatividad
<b>Metodología</b>	Moderado por la Dra. Sandy Avalos, ex Docente de la UTC. Previa inscripción mediante la aplicación de google forms. Con una duración estimada de 1:15" aproximadamente.
<b>Impacto Ambiental</b>	El proyecto no afecta al medio ambiente ni directa o indirecta y, por lo tanto, no requiere un estudio de impacto ambiental.
<b>Autogestión y sostenibilidad</b>	Convenio con la Universidad Técnica de Cotopaxi
<b>Cronograma</b>	Realizar de manera cronologica
<b>Requisitos para los participantes</b>	Nombres completos - Cédula - Teléfono - Correo Electrónico - A que Cooperativa de Transporte pertenece - Cuáles serían las temáticas de interés para una futura conferencia.
<b>Recursos tecnológicos</b>	• Internet • Apoyo de comunicación institucional • Invitaciones a través de correos y whatsapp a

### Nombre del Proyecto

Plan de capacitación que permita la mejora en el desarrollo de las actividades de capital social en la construcción de asociatividad en la Economía Popular y Solidaria del sector de transporte, en la ciudad de Latacunga.

**Modalidad:** Sincrónica y Asincrónica

### **Análisis de la Situación Actual**

En los momentos actuales nos encontramos atravesando por una Pandemia, que nos lleva a pensar en fortalecer las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, en sector transporte, el mismo que viene realizando la función de ofrecer servicio a toda la población de la ciudad de Latacunga. La actualización de conocimiento sobre Capital Social y Asocitividad siempre es necesario. En tal sentido la capacitación se constituye un factor importante para brindar un aporte en el desarrollo de las actividades de los socios de las cooperativas de transporte, ya que es un proceso constante que busca la productividad y la competitividad, así mismo, permitirá elevar los niveles de confianza y asociación de las organizaciones.

### **Antecedentes**

Las cooperativas de Transporte se encuentran amparadas en la Ley de Economía Popular y Solidaria, en el Capítulo I De las Formas de Organización de la Economía Popular y Solidaria, Sección 3 De las Organizaciones del Sector Cooperativo, Art. 21.

La cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga, es una de las cooperativas que tiene un 4.72% de desempeño Asociativo y un 4.65 % de nivel de Capital Social, dando como uno de los porcentajes mayores de la encuesta realizada a su representante legal y socios; indicado que tienen altos niveles de planeación estratégica y relación con el entorno y factores de Capital Social; así permitiéndonos entender que por su buen manejo de estos indicadores ha podido mantenerse en el mercado y brindar una buena atención a sus clientes, siendo de las cooperativas ejemplo para el resto.

Por ello es importante llegar con esta capacitación a las demás cooperativas, ya que se tiene un claro ejemplo que el Capital Social y el asociarse permite el surgimiento de las organizaciones de transporte de la ciudad de Latacunga.



## **Justificación**

La capacitación es un recurso de vital importancia que brinda la expansión de conocimientos para el desarrollo permanente de las actividades laborales de una manera eficiente. Esto influye en la calidad y optimización del servicio que brinda la organización

Con la acelerada evolución del mundo tecnológico nos permite llegar a distintos sitios con el conocimiento y experiencias permitiendo a la institución la mejora continua de los procesos que viene realizando en su quehacer laboral.

Por ello se plantea un plan de capacitación dirigido a los representantes legales y socios de las cooperativas de transporte de la Economía Popular y Solidaria, con la finalidad de fortalecer los factores de Capital Social siendo estos la confianza, cooperación y la reciprocidad así pues permitiendo mejores relaciones entre los socios y los representantes legales, así como también entre cooperativas de transporte siempre enmarcándose en la Ley de Economía Popular y Solidaria.

Esta capacitación se desarrollara bajo un convenio de cooperación entre de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad técnica de Cotopaxi con la colaboración de docentes con experticia en esta área, mismos que brinden esta transferencia de conocimientos a los socios de las Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga.

Se realizara en la modalidad de un 50% presencial y el 50% virtual.

### **Beneficiarios Directos**

- Representantes legales
- Socios

### **Beneficiarios Indirectos**

Familias de los socios

## **Objetivo**

- **Objetivo General**
  - Transferir conocimientos con temáticas en base al Capital Social y

Asociatividad a los Representantes y socios de las cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga.

- **Objetivos Específicos**

- Fortalecer los niveles de Capital Social para la construcción de Asociatividad
- Integrar saberes entre los socios y sus dirigentes respecto a los beneficios de la asociatividad.
- Proveer conocimiento de expertos en las diferentes temáticas referente a Capital Social y Asociatividad

**Metas**

Capacitar al 100% de los socios de las Cooperativas de Transporte y representantes legales

**Recursos y Presupuesto**

- **Recursos Humanos**

Moderador, expositores

- **Materiales**

Infraestructura.- Las actividades de capacitación se desarrollarán en el Salon de Honor del Centro de Atecion Ciudadana; tomando las debidas medidas de bioseguridad y el distanciamiento social.

Aplicación como medio de comunicación: Watshapp y correo electrónico.

Documento técnico – educativo.- entre ellos tenemos: certificados, encuestas de evaluación y material de estudio (digital).

- **Financiamiento**

El monto de inversión de este plan de capacitación, será financiada con ingresos propios y con la colaboración de la Universidad técnica de Cotopaxi.

*Tabla 17: Financiamiento del Plan de Capacitación*

<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>COSTO UNITARIO</b>	<b>COSTO TOTAL</b>
<b>pasajes terrestres (expositores)</b>	3	5	15
<b>certificados Refrigerios para los expositores</b>	500	0.4	200
<b>Carpetas</b>	3	7	21
<b>Esferos</b>	500	0.3	150
<b>Hojas de papel bon</b>	500	0.35	175
<b>Impresiones</b>	1500	0.01	15
<b>Imprevistos</b>	2500	0.05	125
<b>Total Presupuesto</b>			<b>751</b>

*Elaborado por: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

## **Contenidos a Desarrollarse**

### **Economía Popular y Solidaria**

- Conceptos, importancia y principios
- Ley de Economía Popular y Solidaria
- Alcances y Desafíos actuales de la Economía Popular y Solidaria

### **Capital Social**

- “FACTORES DEL CAPITAL SOCIAL”
  - Introducción al capital social
  - Niveles de confianza
  - Cultura organizativa
  - Cooperación
  - Participación
  - compromiso

### **Asociatividad**

- “Desempeño asociativo en organizaciones de Economía Popular y Solidaria ”

## **Perfiles Profesionales de los expositores**

Los posibles perfiles para la capacitación podrían sugerir a la PhD. Patricia Hernández, PhD. Edwin Vásquez y Eco. Renato Pérez

### **(Patricia Hernández)**

Doctorado en Ciencias Económicas.

Universidad Católica Andrés Bello, Caracas - Venezuela

Promedio general 18,43 / mención honorífica Cum Laude

Tesis Doctoral 20 puntos: Medición de Impacto del curso de iniciación universitaria y ayudas económicas de la Universidad Católica Andrés Bello, Caracas – Venezuela.

Áreas interés en investigación: Evaluación de impacto de programas y políticas públicas, microeconometría (diseño de regresiones discontinuas agudas y difusas), Economía de la Educación y género. N° registro SNIESE 862186250

Especialización Economía Empresarial.

Universidad Católica Andrés Bello, Caracas – Venezuela

Promedio general 18,9 / mención honorífica Summa Cum Laude

Economista

Universidad Católica Andrés Bello, Caracas - Venezuela

Promedio 18 / mención honorífica Cum Laude (Puesto-rango: 1 de 71)

**(Gabriel Ramírez)**

Licenciado en educación mención ciencias pedagógicas, graduado en la Universidad Católica Andrés Bello.

Doctor por la Universidad de Salamanca

Diploma Mención “Doctor Europeus”, en la Universidad de Salamanca

Diploma de estudios avanzados (DEA) Universidad de Salamanca

Master en Gestión Global del Riesgo de la Universidad Francisco de Vitoria. Madrid España

Economista, de la Universidad Central de Venezuela, Caracas Venezuela.

**(Renato Pérez)**

Universidad de Extremadura, Doctor en Economía y Empresas, Extremadura España. Esperado 2023

Universidad Católica Andrés Bello, Magíster en Economía Aplicada, Caracas Venezuela. Noviembre 2016

Universidad Católica Andrés Bello, Economista, Caracas Venezuela. Marzo 2014

Universidad de los Andes, Curso de verano sobre Economía y Teoría Política.

Instituto de Liderazgo de las Américas, Santiago, Chile. Enero 2012

Áreas de interés

Economía política, Economía del desarrollo, Desigualdad, Capital social, Seguridad social, Macroeconomía.

### **Metodología**

La presente propuesta de Capacitación será moderada por la Dra. Sandy Avalos, ex Docente de la UTC., y se lo realizará cronológicamente en horarios definidos para el efecto. Previa inscripción mediante la aplicación de google forms. Con una duración estimada de 1:15" aproximadamente. 5 minutos de bienvenida y presentación, de 40 a 50 minutos de exposición y 20 minutos de preguntas.

Para la emisión de los certificados por 20 horas, los participantes deberán haberse previamente inscrito y haber asistido por lo menos a dos de las temáticas realizados conforme el cronograma establecido. Así como también se extenderá un Certificado a cada uno de los expositores.

### **Impacto Ambiental**

El proyecto no afecta al medio ambiente ni directa o indirecta y, por lo tanto, no requiere un estudio de impacto ambiental.

### **Autogestión y Sostenibilidad**

La presente capacitación será gestionado con el aporte y apoyo de la Universidad Técnica de Cotopaxi previo Convenio Cooperación de las Cooperativas de transporte de la ciudad de Latacunga entre la Facultad de Ciencias Administrativas cuyo objetivo será la transferencia de estas temáticas por lo tanto será una propuesta autosustentable. Así como también se realizara la gestión para la Sala de Honor del Centro de Atención Ciudadana.

## Cronograma

**Tabla 18:** Cronograma del Plan de Capacitación

FECHA	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	DE	LUGAR	TEMA	HORA
<b>Día 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperativa de transporte de carga pesada rutas del Cotopaxi</li> <li>• Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis multifamiliares FAE</li> <li>• Cooperativa de transporte de carga en camionetas centinela del Cotopaxi</li> <li>• Cooperativa de transportes en taxis el salto</li> <li>• Cooperativa de transporte de pasajeros CIRO</li> <li>• Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis av. Unidad nacional</li> </ul>		Salón de Honor del Centro de Atención Ciudadana	“ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA: CONCEPTOS, IMPORTANCIA, PRINCIPIOS Y LA LEY ORGÁNICA DE LA EPS”.	10h00
				“FACTORES DEL CAPITAL SOCIAL”	11h30
				“DESEMPEÑO ASOCIATIVO EN ORGANIZACIONES DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA ”	14h00
<b>Día 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperativa de transporte de pasajeros interprovincial Cotopaxi</li> <li>• Cooperativa de transportes de pasajeros en taxis lago flores</li> <li>• Cooperativa de transportes en taxis Eloy Alfaro</li> <li>• Cooperativa de transporte en camionetas avenida amazonas</li> </ul>		Salón de Honor del Centro de Atención Ciudadana	“ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA: CONCEPTOS, IMPORTANCIA, PRINCIPIOS Y LA LEY ORGÁNICA DE LA EPS”.	10h00
				“FACTORES DEL CAPITAL SOCIAL”	11h30
				“DESEMPEÑO ASOCIATIVO EN ORGANIZACIONES DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA ”	14h00
<b>Día 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperativa de transportes en taxis ecuatoriana de taxis</li> <li>• Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis Dr. Camilo Gallegos Domínguez</li> </ul>		Salón de Honor del Centro de Atención Ciudadana	“ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA: CONCEPTOS, IMPORTANCIA, PRINCIPIOS Y LA LEY ORGÁNICA DE LA EPS”.	10h00

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperativa de transporte de pasajeros en taxis hospital del seguro Latacunga</li> <li>• Cooperativa de transporte en taxis Juan Montalvo</li> <li>• Cooperativa de transporte en camionetas Simón Rodríguez</li> </ul>		<p>“FACTORES DEL CAPITAL SOCIAL” 11h30</p> <p>“DESEMPEÑO ASOCIATIVO EN ORGANIZACIONES DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA ” 14h00</p>
<b>Día 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperativa de transporte en taxis Chile</li> <li>• Cooperativa de transporte en taxis Los Nevados del Cotopaxi</li> <li>• Cooperativa de transporte en volquetes Unión Amazónica</li> <li>• Cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros Latacunga</li> </ul>	Salón de Honor del Centro de Atención Ciudadana	<p>“ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA: CONCEPTOS, IMPORTANCIA, PRINCIPIOS Y LA LEY ORGÁNICA DE LA EPS”. 10h00</p> <p>“FACTORES DEL CAPITAL SOCIAL” 11h30</p> <p>“DESEMPEÑO ASOCIATIVO EN ORGANIZACIONES DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA ” 14h00</p>
<b>Día 5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperativa de transportes Chile</li> <li>• Cooperativa de transporte en taxis Panamericana Norte</li> <li>• Cooperativa de transporte urbano Sultana de Cotopaxi</li> <li>• Cooperativa de transporte mixto El Salto</li> </ul>	Salón de Honor del Centro de Atención Ciudadana	<p>“ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA: CONCEPTOS, IMPORTANCIA, PRINCIPIOS Y LA LEY ORGÁNICA DE LA EPS”. 10h00</p> <p>“FACTORES DEL CAPITAL SOCIAL” 11h30</p> <p>“DESEMPEÑO ASOCIATIVO EN ORGANIZACIONES DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA ” 14h00</p>

---

*Elaborado por: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

### **Requisitos para los Participantes**

Inscribirse para la capacitación llenando formulario con Google Forms enviando a los whatsapp mediante el link

Link:

- Nombres completos
- Cédula
- Teléfono
- Correo Electrónico
- A que Cooperativa de Transporte pertenece
- Cuáles serían las temáticas de interés para una futura conferencia.

### **Recursos Tecnológicos**

- Internet
  - Apoyo de comunicación institucional en la difusión y en la presentación de cada conferencia.
  - Invitaciones a través de correos y whatsapp a las Cooperativas de Transporte
- Difusión en redes sociales
  - Herramienta software de TIC para inscripciones masivas y rebote del link

Latacunga diciembre, 2020.

**Elaborado por  
Ing. Verónica Jiménez**



## **2.4 Explicación de la propuesta**

Mediante esta capacitación los representantes legales y socios tendrán clara cuán importante son los factores de Capital Social permitiéndoles el fortalecimiento de los gremios y conociendo que tiene una Ley que les ampara como es la Ley de Economía Popular y Solidaria, con estos factores llegar a construir una asociatividad bien estructurada.

Esta propuesta permitió empoderarse en el trabajo en equipo comprendiendo que la mejor manera de ser competitivo es asociarse, ya que se les abre puertas al éxito y a brindar un servicio de calidad a sus clientes.

Permitió que tanto los representantes y socios deben trabajar por un mismo objetivo, ya que el trabajo en conjunto conlleva a alcanzar el suma kausay (buen vivir), considerando a las relaciones sociales mediante la confianza, cooperación y reciprocidad como los factores que otorga la mejora continua de las Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga.

También los transportistas de estas Cooperativas han comprendido que el buscar convenios ayuda a conocer más personas y en especial a reducción de cotos porque se puede realizar un trueque donde la ganancia es para ambas instituciones.

## **2.5 Premisas para su implementación**

La generación de esta capacitación permitirá el acercamiento de los representantes legales y socios de las Cooperativas con la prestigiosa Universidad Técnica de Cotopaxi, considera que es una de las mejores instituciones académicas de la región y ha obtenido su acreditación, misma que cuenta con profesionales de cuarto nivel que tienen la experticia en estas áreas de conocimiento; por lo tanto esta propuesta es viable.

## **2.6 Conclusiones Capítulo II.**

El plan de capacitación permitirá llegar a los representantes y socios de las cooperativas de transporte con conocimientos fundamentales para el

fortalecimiento de capital social permitiendo así la construcción de asociatividad, y con ello sean unas cooperativas competitivas y productivas.

Se ha gestionado la colaboración de prestigiosas instituciones, que con su experiencia han aportado con valiosos conocimientos; permitiéndoles empoderarse en el cumplimiento de sus objetivos y metas a futuro para brindar un mejor servicio de calidad.

De la Medición de Capital Social, se puede evidenciar que COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS MULTIFAMILIARES FAE, es la que acumula calificaciones más bajas en cuanto a las dimensiones: Capital Social, Intereses, Cultura Organizacional y Cooperativismo, con puntuaciones por debajo de los promedios generales. Se puede destacar también que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS DR. CAMILO GALLEGOS DOMÍNGUEZ, y COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL COTOPAXI conservan las mejores calificaciones, debido a una armonización de todas sus variables incluso por encima de los promedios generales.

Respecto a la SUSTENTABILIDAD, se concluye que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AEROPUERTO LATACUNGA, mantiene las calificaciones más bajas en todas las dimensiones que refieren a este elemento, mientras que COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL y la COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS LATACUNGA son las entidades con mejor puntuación incluso por encima de los promedios generales.

## **CAPÍTULO III**

### **3.1. Evaluación de expertos**

Para realizar la evaluación de expertos se tomó en cuenta al profesional con la experiencia pertinente para obtener el aval del tema: Factores de capital social que influyen en la construcción de la asociatividad en la economía popular y solidaria.

Por consiguiente, para realizar la evaluación del experto se realizó el siguiente procedimiento:

1. Se elaboró el instrumento para la validación.
2. Se presentó el informe final juntamente con el instrumento para su validación.
3. Una vez valorado el informe de investigación se presentan los resultados de la validación.

#### **Informe de validez**

En cuanto a la validez del contenido del Informe de Investigación, este fue sometido al criterio y juicio de un experto, quien fue el encargado de evaluar el contenido del informe (título, objetivos, justificación, fundamentación, desarrollo de la propuesta, validación de estrategias) con base a dos criterios:

4= EXCELENTE. Presenta de manera clara concisa y adecuada.

3= MUY BUENA. Presenta de manera clara concisa y adecuada, pero requiere de modificaciones.

2= BUENA. Requiere de cambios sustanciales en su contenido y estructura.

1= MALA. No corresponde a Los lineamientos Institucionales y requerimientos técnicos.

Una vez obtenida la valoración del experto, se diseñó una matriz en la cual se presenta los resultados, en la que se establece los puntajes por componente y porcentajes, tomando en cuenta que, si el puntaje promedio obtenido es mínimo de

15 y el porcentaje promedio es mínimo de 50%, la propuesta sería considerada como “Válida.”

*Tabla 19: Matriz de Valoración*

EXPERTO	EXPERTO 1	
	PUNTAJE POR COMP	% COMP
<b>COMPONENTES A EVALUAR</b>		
<b>Título</b>	4	100%
<b>Objetivos</b>	4	100%
<b>Justificación</b>	4	
<b>Fundamentación</b>	4	100%
<b>Desarrollo de la propuesta</b>	4	100%
<b>Validación de un plan de capacitación</b>	4	100%
<b>Conclusiones capítulo III</b>	4	100%
<b>Evaluación de impactos y resultados</b>	4	100%
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

Acorde a los resultados obtenidos, se establece la aprobación del Informe de Investigación, pues se obtuvo un puntaje de 32 puntos, el contenido obtuvo una calificación promedio de excelente, evidenciando que sus componentes cumplen con los requisitos necesarios para aplicarlos en la práctica.

*Tabla 20: Información sobre los Expertos*

Información sobre el Experto 1	
<b>Sexo</b>	Masculino
<b>Nombres</b>	Ing. Ángel León MSc.
<b>Cargo</b>	Docente Investigador Director de Educación Continua
<b>Años de experiencia laboral</b>	23 años de experiencia docente 3 años de experiencia de Educación Continua
<b>Institución a la que representa</b>	Universidad Técnica de Cotopaxi

*Fuente: Verónica Maribel Jiménez Álvarez*

### **3.3 Conclusiones del capítulo III**

La implementación de las estrategias propuestas en la presente investigación, como es la capacitación, según el criterio de profesional “Experto” es factible y viable, además que cumpliría los objetivos planteados para consolidar el Capital Social y sobre estos factores afianzar la asociatividad.

El Plan de Capacitación es una herramienta establecida para que los usuarios la puedan aplicar siguiendo la metodología y las herramientas planteadas.

## **CONCLUSIONES GENERALES**

Este trabajo permitió realizar un diagnóstico a las Cooperativas de transporte de la Economía Popular y Solidaria de la ciudad de Latacunga evidencia en total 24 Cooperativas de transporte donde se evidencio varios factores de Capital Social que requieran de fortalecimiento para conseguir la construcción de asociatividad en estas organizaciones, dentro de estos factores se evidencio debilidades en la comunicación, relaciones interpersonales, cultura organizativa, compromiso y la falta de capacitación.

Se describió las dimensiones reales del Capital Social en el contexto del sector de transporte en la ciudad de Latacunga, pudiendo evidenciar que COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS MULTIFAMILIARES FAE, es la que acumula calificaciones más bajas en cuanto a las dimensiones: Capital Social, Intereses, Cultura Organizacional y Cooperativismo, con puntuaciones por debajo de los promedios generales. Se puede destacar también que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS DR. CAMILO GALLEGOS DOMÍNGUEZ, y COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL COTOPAXI conservan las mejores calificaciones, debido a una armonización de todas sus variables incluso por encima de los promedios generales.

Se deja el aporte para que las personas interesadas apliquen la propuesta Plan de Capacitación, el presente trabajo será de mucha ayuda en las organizaciones del Sector transporte ya que esta pretende el fortalecimiento de los factores de Capital Social para la construcción de Asociatividad y para tenga conocimientos amplios de la Ley de Economía Popular y Solidaria.

## **RECOMENDACIONES**

Se recomienda continuar con la línea de investigación del Sector del transporte con la dimensión de este nuevo aporte, que será de gran utilidad para el transporte de la Economía Popular y Solidaria.

Dejo constancia de esta investigación a los Directivos de las Cooperativas de Transporte de la ciudad de Latacunga para que apliquen esta propuesta en su sector, permitiéndoles mantener en altos niveles las dimensiones del Capital Social ya que

son los que permiten la construcción de una Asociatividad que sea competitiva y productiva.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (CNP), R. D. (22 de 09 de 2017). Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una Vida. *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una Vida*, 148. Quito, Pichincha, Ecuador: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, Senplades. Obtenido de [https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL\\_0K.compressed1.pdf](https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf)
- Aguirre, R. B. (26 de octubre de 2009). *DerechoEcuador.com*. Recuperado el 22 de junio de 2020, de EL COOPERATIVISMO EN EL ECUADOR: <https://www.derechoecuador.com/el-cooperativismo-en-el-ecuador>
- Barrezueta, H. E. (23 de octubre de 2018). LEY ORGANICA DE ECONOMIA POPULAR Y SOLIDARIA. *LEY ORGANICA DE ECONOMIA POPULAR Y SOLIDARIA*, 65. quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 16 de 16 de junio del 2017. Recuperado el 21 de junio de 2020, de <https://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/LEY%20ORGANICA%20DE%20ECONOMIA%20POPULAR%20Y%20SOLIDARIA%20actualizada%20noviembre%202018.pdf/66b23eef-8b87-4e3a->
- Chagoya, E. R. (16 de 08 de 2016). <https://www.gestiopolis.com/tema/otros-temas/>. Obtenido de Métodos y técnicas de investigación: [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/48130436/Metodos\\_y\\_tecnicas\\_de\\_investigacion\\_\\_GestioPolis.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DMetodos\\_y\\_tecnicas\\_de\\_investigacion.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKI](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/48130436/Metodos_y_tecnicas_de_investigacion__GestioPolis.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DMetodos_y_tecnicas_de_investigacion.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKI)
- Chagoya, E. R. (2016). Métodos y técnicas de investigación. *GestioPolis*, 20-21.
- Escudero, M. (1 de Julio de 2016). *Técnicas de venta y negociación*. Madrid: Paraninfo.
- F., C. M., & S., G. C. (13 de mayo de 2019). Capital social comunitario en Bogota (Colombia), un analisis desde las Juntas de Accion Comunal. *Espacios*, 40(16), 16. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/333114804\\_Capital\\_social\\_comunitario\\_en\\_Bogota\\_Colombia\\_un\\_analisis\\_desde\\_las\\_Juntas\\_de\\_Accion\\_Comunal\\_Community\\_social\\_capital\\_in\\_Bogota\\_an\\_analysis\\_from\\_comunal\\_action\\_boards\\_Contentido](https://www.researchgate.net/publication/333114804_Capital_social_comunitario_en_Bogota_Colombia_un_analisis_desde_las_Juntas_de_Accion_Comunal_Community_social_capital_in_Bogota_an_analysis_from_comunal_action_boards_Contentido)
- García, A. (14 de Abril de 2013). *Estrategias empresariales: Una visión holística*. Bogotá: Bilineata Publishing.
- Guerrero, M. A. (noviembre de 2016). La importancia de la asociatividad para el desarrollo. *Universidad Internacional del Ecuador*, 1, 11. doi:<https://doi.org/10.33890/innova.v1.11.2016.125>



- Hugo Jácome, F. R. (2016). *Economía solidaria. Historias y practicas de su fortalecimiento* (Vol. 1). (F. Rhon, Ed.) Quito, Pichincha, Ecuador: Serie Estudios sobre la Economía Popular y Solidaria. Obtenido de <https://www.seps.gob.ec/documents/20181/26626/Libro-Economi%CC%81a%20Solidaria.%20Historias%20y%20pra%CC%81cticas%20de%20su%20fortalecimiento2016%20.pdf/ff618ad6-b4b6-497b-abe1-24b0ab16605e>
- Jaramillo, W. A. (2018). *Asociatividad en la PYME*. Quito: Cooperacion Editorial Nacional .
- Jaureguiberry, M. (s.f.). ¿Qué es la Capacitación? .
- Lopez Nelly, S. I. (2016). *Metodos y tecnicas de investigacion cuantitativa y cualitativa*. Universidad de Guadalajara: Sistema de Universidad Virtual.
- Mejía, L. A. (5 de mayo de 2014). LOS PROCESOS DE ASOCIATIVIDAD COMO FUENTE DE. *Tesis doctoral*. Quito, Pichincha, Ecuador: Repositorio Intitucional Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3911/1/TD-DA-043-Gutierrez-Los%20procesos.pdf>
- Miler, S. (2011). TIPOS DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA. *Revista de Actualización Clínica*, 622.
- Mónica, C. L. (2010). *Sociedad Civil, Capital Social y Desarrollo Sostenible. En Busca de las Fuentes de Progreso del Cauca*. Popayan, Colombia: Universidad del Cauca.
- Monroy, L., & David, F. (2010). La Asociatividad como Modelo de Gestión para promover las exportaciones en las Pequeñas Y. *Revista de Relaciones Internacionales*, 5(2), 161-191.
- Nicaragua, C. d. (2010). Asociatividad. *Centro de Exportaciones e Inverciones Nicaragua*, 12.
- Patricia Camacho, C. M. (2007). *Elementos Orientadores para la Gestion de empresas Asociativas Rurales - EMARs*. Quito: Plataforma RURALTER.
- Perdigón, R., Viltres, H., & Madrigal, I. (2018). Estrategias de comercio electrónico y marketing digital para pequeñas y medianas empresas. *Revista Cubana de Ciencias Informáticas*, 192-208. <http://scielo.sld.cu/pdf/rcci/v12n3/rcci14318.pdf>.
- Perea, A. F. (2015). ASOCIATIVIDAD PARA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DE PEQUEÑOS PRODUCTORES AGRÍCOLAS. *Universidad Nacional Agraria La Molina, Lima - Perú*, 177-185.

- Perez, M. (2020 de julio de 2020). *ConceptoDefinicion*. Obtenido de ConceptoDefinicion: <https://conceptodefinicion.de/capacitacion/>
- Pita Fernández, S. P. (2002). Investigación cuantitativa y cualitativa . *Unidad de Epidemiología Clínica y Bioestadística. Complejo Hospitalario-Universitario Juan Canalejo.*, 1.
- Reyes, J., & Flores, J. (2016). Estrategias de marketing para la comercialización de pasta de maní de la empresa productos Cajape cantón Chone. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, En línea: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/mani.html>.
- Roberto Carlos Villacres Arias, J. C. (2018). ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA: SU EVOLUCIÓN EN EL CONTEXTO ECUATORIANO. *CCCCSS Contribuciones a las Ciencias Sociales*.
- Rodríguez Espinosa, H., & Ramírez Gómez, C. J. (marzo de 2018). Factores Determinantes de la Sostenibilidad de las Agroempresas Asociativas Rurales. *Revista de Economía e Sociología Rural*, 109 - 121. doi:<https://doi.org/10.1590/1234-56781806-94790560107>
- Ruiz, M. J. (marzo de 2014). *Superintendencia de Economía Popular y Solidaria*. Recuperado el 07 de agosto de 2020, de El sistema de Caja Común y el cooperativismo: [https://www.seps.gob.ec/documents/20181/26626/cajacomunweb\\_actualizacion.pdf/1f04e680-bbfe-46d0-ba08-2701d6101ce](https://www.seps.gob.ec/documents/20181/26626/cajacomunweb_actualizacion.pdf/1f04e680-bbfe-46d0-ba08-2701d6101ce).
- Salinas, P. J. (2010). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA*. Merida - Venezuela.
- Solidaria, S. d. (2015). *Superintendencia de Economía Popular y Solidaria*. Obtenido de <https://www.seps.gob.ec/interna?conoce-la-eps>
- Solidaria, S. I. (05 de 08 de 2019). *Super Intendencia de Economía Popular y Solidaria*. Obtenido de

## ANEXOS

### Anexo 1: Cuestionario de encuesta

#### ENCUESTA DIRIGIDA A LOS REPRESENTANTES LEGALES DE LAS COOPERATIVAS DE TRASPORTE DE LA CIUDAD DE LATACUNGA

**OBJETIVO:** Evaluar desempeño asociativo de las organizaciones de Economía Popular y Solidaria

#### I. INFORMACIÓN GENERAL

1. NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN: \_\_\_\_\_
2. NÚMERO DE MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN: \_\_\_\_\_
3. UBICACIÓN (CANTÓN / PARROQUIA / BARRIO): \_\_\_\_\_
4. AÑO DE REGISTRO: \_\_\_\_\_
5. SECTOR AL QUE PERTENECE: \_\_\_\_\_
6. PRINCIPAL PRODUCTO O SERVICIO: \_\_\_\_\_

#### MARQUE CON UNA X

**1= Totalmente en desacuerdo, 2=Bastante en desacuerdo, 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo, 4= Bastante de acuerdo, 5= Totalmente de acuerdo, 98= No sabe, 99= No contesta**

<b>GESTIÓN DE LA ASOCIATIVIDAD</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
<i>Planeación estratégica</i>							
1. El proceso organizativo surge como iniciativa de los asociados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Cuenta con una definición clara del objetivo de trabajo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Existe una visión de futuro compartida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Existen estrategias de comunicación para mantener informados a los asociados del quehacer de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Se realizan reuniones periódicas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Se distribuyen las funciones y responsabilidades entre los asociados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Existen claridad en las funciones y responsabilidades de los socios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Existe un organigrama	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Existe un plan estratégico (bases para el funcionamiento )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Existen actividades para cumplir con ese plan (plan acción)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. El equipo que dirige la asociación cuenta con la formación necesaria	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. La forma como se toman las decisiones es conocida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Las reglas para tomar decisiones son formales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>RELACIÓN CON EL ENTORNO</b>							
14. La asociación pertenece a redes de cooperación de productores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. La asociación cuenta con alianza para la obtención de materia prima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. La asociación cuenta con alianzas para la venta o comercialización de productos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Conocen la oportunidades de apoyo público o privado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Realizan gestiones para acceso a recursos públicos o privados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Intercambian conocimientos con otras organizaciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Identifican oportunidades para desarrollar nuevas propuestas y proyectos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Conocen a los actores de la cadena de producción (proveedores, clientes, productores, servicios)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>DESEMPEÑO FUNCIONAL</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
<i>orientación / articulación con el mercado</i>							
22. Trabaja con base a una demanda que se conoce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Cuenta con contratos o clientes estables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Tiene identificado a grupos de clientes específicos (nichos)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Su producto /servicio se diferencia de la competencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Tiene contacto directo con sus clientes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Siempre hace cambios para adaptarse a sus clientes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28. Conoce las necesidades de sus clientes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Sus productos / servicios son de calidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Tiene controles de calidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. Sus productos / servicios cuentan con ventajas con relación a la competencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. La asociación comercializa la totalidad de los productos / servicios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Planifican cuánto producir en función de los clientes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Tienen canales de comercialización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Tienen una diversidad de productos / servicios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>ECONÓMICO</i>							
36. Tienen claridad en los costos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Cuentan con fuentes estables de ingresos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Cuentan con unos márgenes de comercialización definidos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Hacen seguimiento a los márgenes de comercialización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Conocen la producción necesaria para cubrir costos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Existe claridad entre los miembros de las cuentas de las asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. Cuentan con un registro periódico de la información contable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. Los miembros conocen los beneficios de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44. Se reinvierten los beneficios en mejoras para la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>PRODUCTIVO - TECNOLÓGICO</i>							
45. Reciben capacitación sobre la gestión de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. Reciben asistencia técnica sobre la producción / servicio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. Incorporan mejoras a sus procesos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. Identifican sus debilidades y sus fortalezas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49. Realizan análisis de impacto ambiental	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. Realizan actividades para reducir impacto ambiental	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Adaptación de los instrumentos propuestos por:

- Camacho, Marlin y Zambrano (2007).  
Elementos orientadores para la gestión de  
empresas asociativas rurales
- Rodríguez, Ramírez y Restrepo (2018).  
Factores determinantes de la  
sostenibilidad de las agroempresas  
asociativas rurales



## MARQUE CON UNA X

**1= Totalmente en desacuerdo, 2=Bastante en desacuerdo, 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo, 4= Bastante de acuerdo, 5= Totalmente de acuerdo, 98= No sabe, 99= No contesta**

Sección: Nivel de confianza	1	2	3	4	5	98	99
8. Tengo <b>confianza</b> en esta asociación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Confío en las <b>personas responsables</b> con cargo directivo de esta asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Confío en las <b>personas sin cargo directivo</b> que están trabajando en esta asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sección: Cultura organizativa	1	2	3	4	5	98	99
11. En esta asociación tenemos <b>conciencia de equipo</b> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Esta asociación está <b>cohesionada</b> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Esta asociación está <b>orientada</b> a la consecución de objetivos/logros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Esta asociación está <b>coordinada</b> para alcanzar los objetivos/logros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sección: COOPERACIÓN	1	2	3	4	5	98	99
15. Me gusta cooperar con el resto de <b>personas</b> de esta asociación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. La cooperación entre los <b>integrantes</b> de esta asociación permitiría mejorar nuestra competitividad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. La cooperación con otras organizaciones permitiría mejorar nuestra competitividad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. La <b>estructura organizativa</b> de esta asociación favorece la cooperación entre las <b>personas</b> integrantes en la misma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. La <b>cultura organizativa</b> de esta asociativa favorece la cooperación entre las <b>personas</b> integrantes de la misma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SECCIÓN: PARTICIPACIÓN	1	2	3	4	5	98	99
20. Participo con intensidad en esta asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Los <b>responsables</b> con cargo directivo de esta asociación van más allá de lo exigido y participan con intensidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Las <b>personas integrantes</b> de esta asociación sin cargo directivo van más allá de lo exigido y participan con intensidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. En esta asociación se favorece la implicación y la participación de todos los agentes implicados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SECCIÓN: NIVEL DE COMPROMISO	1	2	3	4	5	98	99
24. Estoy comprometido/a con la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Siento como míos los problemas de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Me siento orgulloso/a de pertenecer a esta asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Siento como míos los problemas de mi comunidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Me siento orgulloso/a de formar parte de mi comunidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SECCIÓN: RECIPROCIDAD	1	2	3	4	5	98	99
29. La asociación mejora mi <b>nivel de vida</b> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. La asociación me aporta nuevas <b>amistades</b> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. La asociación me ofrece la posibilidad de desarrollar nuevas <b>habilidades</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



<b>Sección: Nivel de información y comunicación</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
1. Conozco a las <b>personas</b> de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Sé qué <b>instituciones, organizaciones, etc.</b> están relacionadas con la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Conozco a las <b>personas</b> integrantes de instituciones, organizaciones, etc. que están relacionadas con la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. En esta asociación es <b>fácil acceder</b> a la información.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sección: Intereses y preocupaciones en el trabajo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
5. Tengo suficientes conocimientos para abordar con éxito mi trabajo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Me intereso por conocer a personas de la asociación con las que me relaciono.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Me intereso por conocer a las personas de instituciones, organizaciones, etc. con las que me relaciono en el desempeño de mi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1= No tengo ninguna relación, 2=Menos de 2 personas, 3=Entre 3 y 5 personas,**  
**4= Entre 6 y 10 personas, 5= Más de 10 personas, 98= No sabe, 99= No contesta**

<b>SECCIÓN: CANTIDAD DE RELACIONES</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
32. Número de personas de la asociación <b>con responsabilidad</b> y con cargo directivo con las que usted se relaciona.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Número de personas de la asociación <b>sin responsabilidad</b> y sin cargo directivo con las que usted se relaciona.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Número de personas de su <b>familia</b> directa (padres, hijos/as, pareja, hermanos/as) con las que se relaciona habitualmente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Número de <b>amigos</b> con las que se relaciona habitualmente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1= Muy baja, 2=Bastante baja, 3=Ni tan alta ni tan baja, 4= Bastante alta, 5= Muy alta, 98= No sabe, 99= No contesta**

<b>SECCIÓN: CALIDAD DE RELACIONES</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
36. Grado de confianza con las personas que tienen un <b>cargo de responsabilidad</b> y con cargo directivo de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Grado de confianza con las personas que <b>no</b> tienen un cargo de responsabilidad y sin cargo directivo y de la asociación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Grado de confianza con sus <b>familiares</b> directos (padres, hijos/as, pareja, hermanos/as).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Grado de confianza con sus <b>amigos</b> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1= 0 asociaciones, 2=Menos de 2 asociaciones, 3=Entre 3 y 5 asociaciones,**

**4= Entre 6 y 10 asociaciones, 5= Más de 10 asociaciones, 98= No sabe, 99= No contesta**

<b>SECCIÓN: NIVEL DE ASOCIACIÓN</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>99</b>
40. Número de asociaciones en <b>general</b> en las que usted es <b>miembro</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Universidad de Deusto - Manual de Autoevaluación del capital social de organizaciones

## Anexo 2: Informe de validación de la propuesta del informe de investigación

### INFORME DE VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN

#### EXPERTOS

El presente informe de expertos de la propuesta corresponde a la MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS, en lo referente a la validación de la modalidad INFORME DE INVESTIGACIÓN, de conformidad a los lineamientos, contenidos y estructura definida por la Universidad Técnica de Cotopaxi y la Dirección de posgrado. Es así como en lo referente al trabajo:

**Título:** Factores de Capital Social que influyen en la construcción de la Asociatividad en la Economía Popular y Solidaria en el sector transporte de la ciudad de Latacunga.

**Autor:** Verónica Maribel Jiménez Álvarez

**Tutor:** Ing. MBA, Milton Marcelo Cárdenas

#### CATEGORÍAS DE VALORACIÓN

DENOMINACIÓN	ESCALA DE VALORACIÓN			
	4= EXCELENTE	3= MUY BUENA	2= BUENA	1= MALA
Informe de Investigación	Presenta de manera clara, concisa y adecuada	Presenta de manera clara, concisa y adecuada, pero requiere de modificaciones	Requiere de cambios sustanciales en su estructura	No corresponde a los lineamientos institucionales y requerimientos técnicos.

Elas fueron consideradas, sobre varios ITEMS del documento, como a continuación se detallan:

EXPERTO COMPONENTES A EVALUAR	EXPERTO I	
	PUNTAJE X COMP	% X COMP
TÍTULO	4	100%
OBJETIVOS	4	100%
JUSTIFICACIÓN	4	100%
FUNDAMENTACIÓN	4	100%
DESARROLLO DE LA PROPUESTA	4	100%
VALIDACIÓN DE ESTRATEGIAS	4	100%
CONCLUSIONES CAPITULO III	4	100%
EVALUACIÓN DE IMPACTOS Y RESULTADOS	4	100%
TOTAL	32	

PROMEDIO GENERAL 32

Validado por:

MSc. Angel León  
 Director de Educación Continua UTC  
 Docente UTC  
 CC:0502041353

### Anexo 3: Formulario de Inscripción a la Capacitación

The image shows a screenshot of a Google Form titled "INSCRIPCIÓN A LA CAPACITACION". The form is for a course titled "Formulario de inscripción a la Capacitación sobre Factores de Capital Social, Asociatividad y Ley de Economía Popular y Solidaria". The form includes the following fields:

- Nombre completo \***: To respuesta
- N° Celular \***: To respuesta
- Teléfono \***: To respuesta
- Teléfono \***: To respuesta
- Carrera educativa \***: To respuesta
- A qué Cooperativa de Transporte pertenece? \***: To respuesta

At the bottom of the form, there is a blue "Enviar" button and a footer that reads: "Nuestro centro académico es parte de Formación de Gestión. Este formulario se creó en Universidad Técnica de Cotopaxi. [Ayúdanos con tus sugerencias](#)." The form is displayed on a computer screen with a Windows taskbar visible at the bottom.

#### Anexo 4. Invitación

**CAPACITACION 2020**

utc UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

- LEY DE ECONOMIA POPULAR Y SOLIDARIA
- FACTORES DE CAPITAL SOCIAL
- DESEMPEÑO ASOCIATIVO

Lugar:.....  
Fecha:.....

The graphic features a central collage of images: hands stacked together, a blue bus, a 3D meeting scene with colorful figures, and a table with hats. A horizontal line is positioned below the graphic.