

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCIÓN

Esta investigación consta de cinco capítulos presentados a continuación:

Capítulo I: Planteamiento del problema, donde se explica a detalle la naturaleza del problema, su delimitación y el planteamiento de los objetivos de la investigación.

Capítulo II: Fundamentación teórica, donde se detallan las bases teóricas y conceptuales que respaldan el tema de investigación.

Capítulo III: Metodología de la investigación, donde se describen las características, procedimientos y los instrumentos utilizados para la recopilación de información.

Capítulo IV: Análisis de resultados, en el que se realiza la presentación de los resultados cualitativos y cuantitativos paralelos a su análisis y sistematización.

Capítulo V: Conclusiones y recomendaciones en el que se describen las conclusiones a las que se llegaron en base a los resultados, así como también las recomendaciones que se presentan para el mejoramiento del sector transporte del SINDICATO DE TRANSPORTE MIXTO DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN.

1.1. Planteamiento del problema

Sabemos que recientemente el mundo entero sobrellevó la pandemia del covid-19, que básicamente nos orilló al confinamiento estricto obligatorio en casi la mayoría de los países, esto debido a las altas probabilidades de contagio del virus, para disminuir los contagios se tomaron una serie de medidas restrictivas en varios sectores de la economía, por ejemplo el caso del sector transporte que sufrió una caída en su economía debido a la limitada cantidad de pasajeros que debían transportar para reducir el número de contactos, además tenían que contar con los implementos necesarios de bioseguridad que les ocasiono otro costo adicional a su economía.

En el caso del vecino país Argentina la pandemia del covid-19 les hizo replantear varias cuestiones de la vida en sociedad; una de ellas es la movilidad en las grandes ciudades. Durante los primeros meses de aislamiento, la circulación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires bajó a niveles históricos reduciéndose más de un 50%, según datos del

Ministerio de Transporte porteño. No sólo se movían menos, sino que también cambió la forma en que lo hacían, por ejemplo, aumento el uso de la bicicleta y del auto particular, y por supuesto esto generó el descenso del uso del transporte público repercutiendo de manera directa los ingresos de los transportistas.

Según el periodista Federico Poore, autor de la investigación “Teletrabajo en tiempos de pandemia: impacto en la CABA”, la alteración de nuestros hábitos de circulación persistió incluso después de la pandemia. “La cantidad de personas que van al trabajo en colectivo, subte (Ferrocarril eléctrico destinado al transporte público en las ciudades, que circula total o parcialmente bajo tierra) o tren sigue siendo menor que antes de la pandemia. Si bien es alentador que los modos activos (pie o bicicleta) casi se duplicaron, el hecho de que la gente no use transporte público es un grave problema, que puede llevar a la desfinanciación y a la caída de los subsidios”, explicó en el conversatorio “Movilidad y postpandemia”, organizado por el Instituto de Políticas Públicas para Buenos Aires.¹

“Otro dato preocupante es el uso del automóvil particular. Es el modo más contaminante e ineficiente. Antes de la pandemia, un 12% de los porteños iba al trabajo en auto; ahora lo hace un 25%”, remarcó el periodista.²

Uno de los problemas que evidencio el sector transporte en la ciudad de Tarija, desde la declaración de la emergencia sanitaria por el covid-19 fue la paralización de circulación de los vehículos que se dedican al sector transporte. La ciudad y parte del departamento se sometió a una cuarentena condicionada el 6 de julio del 2020 después de haber cumplido 115 días de cuarentena rígida desde el 22 de marzo fecha en la que a nivel nacional se determinó acatar esta medida para evitar la propagación del virus.

Para el mes de julio del 2020, todas las cooperativas, asociaciones y sindicatos de transporte se pudieron movilizar con ciertas restricciones de acuerdo a la modificación del Decreto Municipal N° 13/2020, el covid-19 cambió drásticamente la economía de todo el departamento llevándose consigo una gran cantidad de víctimas y ocasionando

¹<https://www.iciudad.org.ar/transporte-publico-equidad-y-movilidad-en-la-ciudad-post-pandemia-nuevas-necesidades-y-desigualdades-que-persisten/>

² ibidem

el cierre de varios sectores económicos. después de este escenario que se sufrió, existe una incertidumbre sobre las perspectivas de crecimiento económico post pandemia de este importante sector económico, por esta razón surge la siguiente interrogante:

¿Cuáles serán los efectos socioeconómicos de la pandemia para los transportistas que pertenecen al SINDICATO DE TRANSPORTE MIXTO DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN?

1.2. Justificación del trabajo

El presente trabajo de investigación nos ayudara a entender la realidad socioeconómica en la postpandemia respecto a los socios y choferes que pertenecen al SINDICATO DE TRANSPORTE MIXTO DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN, para llevar a cabo esta investigación es indispensable la opinión de cada uno de los transportistas que pertenecen al sindicato, con la información recabada el sector transporte podrá conocer la situación socioeconómica postpandemia, desarrollo personal de los transportistas y el grado de satisfacción con las que realiza sus funciones laborales en la actualidad, además se va a determinar las condiciones generales de la población.

Los resultados que arroje esta investigación serán de gran utilidad para el sindicato como para la subgobernación de la provincia Avilés, con base a las falencias evidenciadas mediante la investigación, este sector podrá realizar el mejoramiento o formulación de nuevas políticas que coadyuven al crecimiento y desarrollo adecuado del sector transporte.

1.3. Definición de objetivos

1.3.1. Objetivo General

Determinar los efectos socioeconómicos de la pandemia para los transportistas que pertenecen al “SINDICATO DE TRANSPORTE MIXTO DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN”.

1.3.2. Objetivos específicos

- Determinar las características generales de la población en estudio.
- Establecer las características de la pandemia y postpandemia.

- Determinar las características generales del autotransporte del sindicato de transporte mixto del valle de la concepción.
- Determinar el efecto de la pandemia sobre las condiciones socioeconómicas de los transportistas

1.4. Hipótesis

Esta investigación plantea la siguiente hipótesis:

Los efectos de la pandemia sobre las condiciones económicas han sido muy significativos y no así en las condiciones sociales.

1.5. Variables

1.5.1. Variable dependiente

Se considera como variable dependiente a las **condiciones socioeconómicas** de los transportistas del “SINDICATO DE TRANSPORTE MIXTO VALLE DE LA CONCEPCIÓN”.

1.5.2. Variable independiente

Se considera como variable independiente a:

- Pandemia.

$$Efecto\ socioeconómico = f(Pandemia)$$

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Estudio socioeconómico

Un estudio socioeconómico, es una investigación que nos permite conocer el entorno económico y social de una persona en particular, se trata de una investigación con la intención de conocer aspectos propios de una persona investigada, tales como su situación económica actual, su forma de vida, su entorno familiar y social y nos sirve para poder conocer el ambiente en el cual está viviendo.

2.2. Nivel socioeconómico

El nivel o estatus socioeconómico es una medida total económica y sociológica combinada de la preparación laboral de una persona y de la posición económica y social individual o familiar en relación a otras personas, basada en sus ingresos, educación y empleo. Al analizar el nivel socioeconómico de una familia se analizan, los ingresos del hogar, los niveles de educación, y ocupación, como también el ingreso combinado, comparado con el individual, y también son analizados los atributos personales de sus miembros.³

El estatus socioeconómico se clasifica por lo general en tres categorías, Alto, Medio, y Bajo en las cuales una familia puede ser ubicada. Para ubicar a una familia o individuo en una de estas tres categorías una o todas las siguientes tres variables (ingreso, educación, y ocupación) pueden ser analizadas.

Una cuarta variable, riqueza, también puede ser analizada para determinar el estatus socioeconómico.

2.3. Pandemia

La pandemia de COVID-19, conocida también como pandemia de coronavirus, es una pandemia de la enfermedad causada por el virus SARS-CoV-2. Inicialmente fue llamada «neumonía de Wuhan», puesto que los primeros casos fueron identificados en diciembre de 2019 en la ciudad china de Wuhan, al reportarse casos de un grupo de personas

³ DUE, 1967: Pág. 16.

enfermas con un tipo de neumonía desconocida. La mayoría de los afectados tenía vinculación con trabajadores del Mercado mayorista de mariscos de Huanan. La Organización Mundial de la Salud (OMS) la declaró una emergencia de salud pública de importancia internacional el 30 de enero de 2020, condición que mantuvo hasta el 5 de mayo de 2023, cuando la OMS decretó el fin de la emergencia sanitaria. No obstante, el curso de la enfermedad se mantiene en pandémico, condición vigente desde el 11 de marzo de 2020, cuando la OMS informó que había 4291 muertos y 118 000 casos en 114 países.

Semanas antes de la declaración del fin de la emergencia de salud pública de importancia internacional, algunos países ya habían iniciado la transición de su enfoque de salud pública hacia la consideración del SARS-CoV-2 como un virus endémico.

Al 8 de agosto de 2023 se han contabilizado más de 692 millones de casos de la enfermedad en 260 países y territorios, y 6.90 millones de fallecidos. Por otra parte, para enero de 2023 se han alcanzado los 5294 millones de personas vacunadas con al menos una dosis, un 66% de la población mundial. La OMS estima que al menos el 10% de la población mundial ya se había contagiado de esta enfermedad (unos 780 millones de personas infectadas aproximadamente), debido al gran subregistro de casos a nivel mundial.

El virus se transmite generalmente de persona a persona a través de pequeñas gotas de saliva, que se emiten al hablar, estornudar, toser o respirar. También está documentada la transmisión por aerosoles. Se difunde principalmente cuando las personas que están en contacto cercano, pero también se puede difundir al tocar una superficie contaminada y luego llevar las manos contaminadas a la cara o las mucosas. Su período de incubación suele ser de cinco días, pero puede variar de dos hasta catorce días. Los síntomas más comunes son fiebre, tos seca y dificultades para respirar. Las complicaciones pueden incluir neumonía, síndrome respiratorio agudo o sepsis. En la Organización Mundial del Comercio (OMC), un grupo de 99 países en vías de desarrollo liderados por India y Sudáfrica, con el apoyo de ONG como Médicos sin Fronteras, pidieron la suspensión temporal de las patentes de las vacunas contra la COVID-19 mientras dure la pandemia.

A este pedido se oponen, entre otros países, la mayoría de los miembros de la Unión Europea, Estados Unidos y Brasil.

Las medidas de prevención recomendadas incluyen lavarse las manos, cubrirse la boca al toser, el distanciamiento físico entre las personas y el uso de máscaras faciales, además del autoaislamiento y el seguimiento para las personas sospechosas de estar infectadas. Las personas mayores a 65 años así como la presencia de enfermedades crónicas como la diabetes, cardiopatías, enfermedades respiratorias, hipertensión arterial o inmunodeficiencias son factores de riesgo que incrementan la probabilidad de contraer la enfermedad y de llegar a tener complicaciones graves, por lo que se aconseja el confinamiento domiciliario tanto como sea posible.

Para evitar la expansión del virus, los gobiernos han impuesto restricciones de viajes, cuarentenas, confinamientos, cancelación de eventos y el cierre de establecimientos.

La pandemia ha tenido un efecto socioeconómico disruptivo. Durante 2020 y parte de 2021 se cerraron colegios y universidades en más de 124 países, lo que afectó a más de 2200 millones de estudiantes. Aproximadamente un tercio de la población mundial fue confinada y se impusieron fuertes restricciones a la libertad de circulación, lo cual condujo a una reducción drástica de la actividad económica y a un aumento paralelo del desempleo. Se han desatado maniobras de desinformación y teorías conspirativas sobre el virus, así como algunos incidentes de xenofobia y racismo contra ciudadanos chinos y de otros países del este y sudeste asiático. Debido a la reducción de los viajes y al cierre de numerosas empresas, ha habido un descenso en la contaminación atmosférica.

2.4. Efectos de la pandemia sobre las condiciones socioeconómicas del país

Luego de la pandemia, Bolivia logro una importante recuperación económica y reducción de la pobreza debido a la relajación de las medidas de aislamiento y un mejor entorno externo, incluyendo el alza de los precios internacionales de los principales productos de importación. Sin embargo, el alto endeudamiento público y los modestos

amortiguadores macroeconómicos limitan los esfuerzos para dinamizar la economía, en especial si el sector privado no juega un rol más activo y sostenido.⁴

2.5. Beneficios

2.5.1. Ingreso bruto

El ingreso bruto, por decirlo con otras palabras, es el dinero total que llega a nuestra cuenta corriente. En el caso de una empresa, sería el dinero total que entra en la caja. Este tipo de ingreso, por tanto, no tiene en cuenta los pagos de impuestos, los intereses, las comisiones ni ningún gasto asociado.⁵

2.5.2. Ingreso neto

El ingreso neto, dicho de otro modo, es el dinero total que llega a nuestra cuenta corriente después de descontar algunas variables que no suponen un verdadero ingreso. En el caso de una empresa, sería el dinero que entra en la caja tras descontar impuestos y otro tipo de gastos. Por ejemplo, intereses.⁶

2.5.3. Empleo

Trabajo "[...] puede definirse como la ejecución de las tareas que implican un gasto de esfuerzo mental y físico y que tiene como objetivo la producción de bienes y servicios para atender necesidades humanas [...]. Empleo u ocupación "es el trabajo que se hace a cambio de una paga regular o salario".⁷

2.5.4. Ingresos

Los ingresos representan recursos que recibe el negocio por la venta de un servicio o producto, en efectivo o a crédito. Los ingresos se consideran como tales en el momento en que se presta el servicio o se vende el producto, y no en el cual es recibido el efectivo.⁸

⁴ <https://www.bancomundial.org/es/country/bolivia/overview>

⁵ José Francisco López, 2020.

⁶ Ibidem.

⁷ Anthony Giddens, 1993, pág. 515.

⁸ Guajardo, 2005, pág. 58.

2.6. Descripción de variables sociales

2.6.1. Salud

“La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades”⁹

2.6.2. Educación

La educación es la formación destinada a desarrollar la capacidad intelectual, moral y afectiva de las personas de acuerdo con la cultura y las normas de convivencia de la sociedad a la que pertenecen.

- a. Educación infantil:** La Educación Infantil es la etapa educativa que atiende a las niñas y a los niños desde los primeros meses de vida hasta los seis años, con la finalidad de contribuir a su desarrollo físico, afectivo, social e intelectual.
- b. Educación primaria:** Es el segundo nivel de la Educación Básica, donde los niños y niñas aprenden a leer y escribir para comunicarse, desarrollan sus habilidades matemáticas, aprenden a convivir, a explorar el mundo, comprenderlo y desarrollarse como personas.
- c. Educación secundaria:** La Educación Secundaria es el último grado de la Educación Básica, en este nivel los estudiantes se preparan para el siguiente nivel que es la educación superior.
- d. Educación superior:** La educación superior está conformada por los programas educativos “posteriores a la enseñanza secundaria, impartidos por universidades u otros establecimientos que estén habilitados como instituciones de enseñanza superior por las autoridades competentes del país y/o sistemas reconocidos de homologación”.

2.6.3. Vivienda

La vivienda está presente en la cotidianidad de la vida de las personas, es el lugar donde se llevan a cabo la gran mayoría de las actividades básicas de la vida diaria, es

⁹ Official Records of the World Health Organization, N° 2, p. 100.

donde se duerme, se come, se guardan las pertenencias, y el lugar al que se regresa al final de la jornada.

2.7. Teoría de la empresa

La teoría de la empresa busca dar respuestas a un conjunto de temas en torno a las organizaciones empresariales. Ella pretende entender la razón por la cual nacen o surgen las empresas, cómo estas se desarrollan en el tiempo, cómo coordinan los factores productivos, buscan conocer su periferia o frontera en cuanto a tamaño y crecimiento, etc.

Todas las teorías sobre la empresa edificadas hasta ahora son extraordinarias aportaciones sobre su importancia, su existencia, sus límites y sus características. Diferentes autores han sistematizado todo un cuerpo teórico sobre la empresa, haciendo profundizaciones sobre diversos elementos de esta. Las principales teorías que han trascendido son las siguientes:

- **Teoría neoclásica:** La teoría neoclásica resalta la importancia que posee el mercado y limitan el papel de la empresa a la manipulación de los factores productivos. Es decir, las empresas deben concentrar profundamente su objetivo en maximizar el uso de los factores productivos (tierra, capital, trabajo y tecnología), minimizando los costes de producción. La principal crítica que se hace a la teoría neoclásica está fundamentada en el hecho que expone sobre el funcionamiento de esta, pero no considera los aspectos relacionados con la estructura de la empresa. Asimismo, la perspectiva neoclásica entiende que el mercado funciona de manera automática.
- **Teoría de los costos de transacción:** Es una respuesta a la teoría neoclásica. Según esta teoría, las empresas se estructuran y actúan como tal cuando los costos de coordinación no superan los costos de transacción. Es decir, cuando los costos en los que incurre la empresa son menores que el emplear el mecanismo del mercado. Visto de otro modo, es más eficiente que exista una empresa que fabrique botellas de gaseosa a que el consumidor tenga que fabricarlas por él mismo cada vez que quiere una.

Para Coase, principal crítico a la teoría neoclásica, las empresas nacen como una forma alternativa al mercado. De ese modo, se reducen los costos de transacción, que son aquellos necesarios para poder llevar a cabo una operación en el mercado. Un ejemplo son los costes de contratación que corresponden a la negociación, redacción y verificación de cumplimiento de los contratos.

Coase advierte además que las empresas surgen por la necesidad de establecer acuerdos de largo plazo, por ejemplo, entre trabajadores y empleadores. De esa forma, no será necesario realizar contrataciones de forma diaria para llevar a cabo el proceso de producción, por ejemplo. Visto de otro modo, para Coase una empresa surge por la existencia de incertidumbre y en un contexto en el que los contratos a corto plazo no son óptimos.¹⁰

Nuevo enfoque de la teoría de la empresa

Cabe señalar que cada vez se debate más sobre los objetivos que deberían tener las organizaciones más allá de la generación de beneficios. Así, puede distinguirse entre objetivos de corto plazo, básicamente obtener ganancias, y otros de largo plazo, como la sostenibilidad y la responsabilidad social corporativa.

Haciendo un análisis objetivo, si una compañía solo se enfoca en maximizar ganancias, sin considerar temas como el medio ambiente, incurre en un riesgo. Esto, porque su reputación puede perjudicarse ante el público, al menos, entre los usuarios que buscan consumir de forma responsable.¹¹

2.7.1. Tamaño de la empresa

No hay unanimidad entre los economistas a la hora de establecer qué es una empresa grande o pequeña, puesto que no existe un criterio único para medir el tamaño de la empresa. Los principales indicadores son: el volumen de ventas, el capital propio, número de trabajadores, beneficios, etc. El más utilizado suele ser según el número

¹⁰ Guillermo Westreicher, 2020.

¹¹ Ibidem.

de trabajadores. Este criterio delimita la magnitud de las empresas de la forma mostrada a continuación:¹²

- **Micro empresa:** si posee 10 o menos trabajadores.
- **Pequeña empresa:** si tiene un número entre 11 y 49 trabajadores.
- **Mediana empresa:** si tiene un número entre 50 y 250 trabajadores.
- **Gran empresa:** si posee más de 250 trabajadores.
- **Microemprendimiento.**

2.7.2. Agrupación de empresas

Con los grupos de empresas se han desarrollado las relaciones comerciales a través de los siglos, permitiendo a sus miembros en la actualidad, una ampliación considerable de su capacidad para: incrementar el potencial financiero, penetrar en otros mercados, crear nuevos productos, reducir costos, incorporar nuevas tecnologías, desplazar a los competidores y alcanzar la dimensión necesaria para sobrevivir en un mercado mundial.¹³

2.7.3. Qué es un sindicato

Un sindicato es una organización de trabajadores, formada para proteger los derechos y promover los intereses de sus miembros en lo que respecta al salario, las prestaciones y las condiciones de trabajo. Los sindicatos son creados por trabajadores, integrados por trabajadores y están concebidos para beneficiar a los trabajadores.

Los sindicatos a menudo reúnen a trabajadores de un grupo profesional en particular, por ejemplo, un grupo de transportistas.

Un sindicato debería ser:

- Independiente de la influencia del gobierno, las compañías u otros agentes

¹² <https://generacionproyectos.wordpress.com/2011/11/29/1-4-definicion-y-clasificacion-de-empresa/>

¹³ La agrupación de empresas y la globalización económica y cultural, Eva luz Espinoza Priego- Reidar Jensen Castañeda.

- Democrático en su funcionamiento, de manera tal que sus miembros tengan voz y voto en las actividades del sindicato
- Transparente, a fin de que los miembros del sindicato puedan ver a qué se destinan sus cuotas sindicales.¹⁴

Un sindicato es una asociación integrada por trabajadores en defensa y promoción de sus intereses sociales, económicos y profesionales relacionados con su actividad laboral o con respecto al centro de producción (fábrica, taller, empresa) o al empleador con el que están relacionados contractualmente.

2.7.4. Qué es una asociación

Asociación es la acción y efecto de asociar o asociarse (unir una persona a otra para que colabore en algún trabajo, juntar una cosa con otra para un mismo fin, establecer una relación entre cosas o personas).

Una asociación, por lo tanto, es el conjunto de los asociados para un mismo fin. Este conjunto puede formar una persona jurídica. Por ejemplo: “La Asociación de Costureros de San Martín ha elegido un nuevo presidente”, “El entrenador afirmó que la Asociación del Fútbol Boliviano debería responder a los reclamos”, “Me gustaría formar una asociación para ayudar a los niños carenciados”.

Por lo general, el concepto de asociación se utiliza para mencionar a una entidad sin ánimo de lucro y gestionada de manera democrática por sus socios, con el propósito de desarrollar actividades comerciales destinando el beneficio a la obra social.¹⁵

2.7.5. Diferencia entre un sindicato y una asociación

Para los sindicatos adquirir personalidad jurídica deben estar registrados en el Ministerio de Trabajo. Por otra parte, la asociación, es un grupo de individuos que entran en un acuerdo como voluntarios para formar una organización a fin de lograr un propósito.

¹⁴ <https://www.itfseafarers.org/> consiste-la-labor-de-un-sindicato

¹⁵ <https://definicion.de/asociacion/>

Los Sindicatos y Asociaciones difieren entre si principalmente por su nombre, siendo que el primero usualmente se identifica con obreros y la segunda con empleados cuyos servicios prevalece el esfuerzo intelectual sobre el físico, pero en esencia son el mismo tipo de organización.¹⁶

2.7.6. La empresa de transporte

El transporte se refiere al traslado de personas o bienes de un sitio a otro. La empresa de transportes incluye toda la infraestructura que se necesita para realizar el movimiento de personas o productos a su destino.

El transporte implica progreso para las sociedades de cualquier lugar del mundo, siendo un factor importante para la economía, ya que se encarga del traslado de maquinaria, materiales, productos, personas, animales y todo aquello que una sociedad requiere para vivir. El transporte genera intercambio de todo tipo, esto ha logrado que la transportación y la comunicación sean los canales principales para el desarrollo de las sociedades.¹⁷

2.7.7. ¿Qué es el servicio?

El servicio es la prestación que satisface la necesidad de las personas y que no consiste en la producción de bienes materiales, es decir que es un trabajo que se hace para otra persona.

2.7.8. ¿Qué es el transporte?

“Es, de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de nuestros actos, que no implique en su elaboración, en su realización, el desplazamiento de personas, de cosas, de pensamiento.”¹⁸

“Además del transporte como actividad económica, productiva y de renta, debemos considerar el transporte individual como actividad económica y objeto de consumo,

¹⁶ /sindicato/que-diferencia-hay-entre-asociacion-y-sindicato.html

¹⁷ Economía y Negocios, Transporte y carga, Guía de la Empresa, 2012.

¹⁸ Fuentes, 1960.

por ejemplo, para el transporte entre lugares de residencia y de trabajo o para el consumo de ocio (descanso, esparcimiento o deporte).”¹⁹

"Es el traslado de un sitio a otro, de personas y mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar, pero se necesitan en otro." ²⁰

“Existen dos clases de transporte: primero, el de productos manufacturados o materias primas o desde el lugar de venta o de producción. Segundo, el de las personas que necesitan recorrer la distancia que separa físicamente los lugares donde deben desarrollar las actividades que realizan durante el día”.²¹

El término transportar proviene del latín “trans” (al otro lado) y “portare” (llevar), por lo que en sentido literal es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro.

El transporte consiste en el desplazamiento de personas o bienes en el espacio físico, facilita la movilidad, dota de accesibilidad a los territorios y tiene una importancia significativa en el desarrollo económico y social del país. Si utilizamos el término o definición de transportes turísticos se podrían denominar como tales los transportes públicos realizados con finalidad turística, de ocio y recreo, ofertados y contratados para la satisfacción de necesidades de desplazamientos de personas que tengan la condición de usuarios turísticos.

El transporte así definido forma parte o se adapta a las necesidades de la actividad turística o de los procesos productivos turísticos, de ocio y recreo etc., por lo que no está sometido a reiteración de itinerario, horario y calendario que es una característica de los transportes regulares y por ello en ningún caso podrán sustituir al transporte público regular de viajeros.

2.7.9. Clasificación del transporte

Para prestar el servicio de transporte de carga y de pasajeros son los siguientes:

¹⁹ González, 1973.

²⁰ Thompson, 1976.

²¹ Lane, 1976.

- a. **Transporte fluvial y lacustre:** la vía que se usa para este tipo de transporte son los ríos y los lagos, por medio de embarcaciones de menor capacidad de las marítimas.
- b. **Transporte aéreo:** es el que se realiza utilizando el espacio aéreo por medio de aeronaves.
- c. **Transporte marítimo:** es el que se usa mediante las embarcaciones, utilizando las aguas marinas. Hablando de este tipo de transporte en el caso de Bolivia siendo un país mediterráneo no usa de ninguna manera esta modalidad.
- d. **Transporte terrestre:** se denomina transporte terrestre al tipo de transporte que se desplaza por tierra, el cual la mayoría de estos se desplazan sobre ruedas, tales como el automóvil, bus, camión, motocicleta, bicicleta, etc.

El transporte terrestre es utilizado para la movilización de las personas y de las cargas pesadas, es el medio por el cual las personas se pueden transportar de manera colectiva de un lugar a otro, por la manera en que se disponen las rutas, interconectados los núcleos urbanos, facilitando el desplazamiento eficaz en la ciudad.

Y por esta razón el transporte terrestre es considerado como un medio fundamental para la vida cotidiana de las personas, porque sirve para conectar a las personas y mercaderías de un lugar a otro, y de esta manera permitir la circulación económica.

2.7.10. Transporte público

El transporte público o transporte en común es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros del transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador y dependen en mayor o menor medida de la intervención regulatoria del Gobierno.

Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y las distintas unidades están disponibles para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, taxis, trenes, ferrocarriles, etc. En el transporte interregional como los taxis compartidos, organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inician

hasta que no se complete el vehículo. En algunas zonas de baja demanda existen servicios de transporte público de puerta a puerta, aunque lo normal es que el usuario no escoja ni la velocidad ni la ruta.

2.7.11. Transporte privado

El transporte privado es el término que comúnmente se utiliza para referirse a los servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general. Técnicamente, el transporte privado o resguardado se diferencia del transporte público en tres aspectos: Primero, el transporte privado no está sujeto a rutas, es decir, el usuario selecciona el camino que considere más conveniente para llegar a su destino. Segundo, no depende de horarios, a diferencia del transporte público dónde el horario del viaje está a la disponibilidad de los servicios. Tercero, la velocidad es selección del viajero (dentro de las limitaciones del vehículo, legales y de la infraestructura).

2.7.12. Socio

Un socio es una persona que se asocia al sindicato de transporte con la adquisición de una o más líneas de transporte, cabe la posibilidad de que en cada línea el socio pueda habilitar su segunda herramienta (segundo vehículo), bajo la condición de que cuente con una antigüedad de por lo menos un año; es decir que para poder habilitar su segunda herramienta el socio nuevo debe trabajar mínimamente un año con un solo vehículo y si desea habilitar su segunda herramienta solo debe cancelar el monto que estipula el sindicato para su correspondiente operación.

2.7.13. Chofer

Son considerados choferes a las personas que no son socios del sindicato de transporte, pero trabajan dentro de esta como chofer de un socio específico, para este caso el socio debe asignarle un automóvil al chofer para que este pueda realizar el servicio de transporte a cambio de retribuir una renta diaria por el préstamo del vehículo.

CAPÍTULO III

3. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1. Metodología de la investigación

3.1.1. Tipo de investigación

El presente trabajo de investigación es de **tipo descriptivo y no experimental**.

El tipo de investigación descriptivo consiste en describir los fenómenos, situaciones, contextos y sucesos, es decir detalla de cómo son y cómo se manifiestan las variables de la situación en estudio. Con esto se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Con este tipo de investigación únicamente se pretende describir las características de la población en estudio.

En una investigación de tipo no experimental solo se observan los fenómenos que son sometidos al estudio en su contexto natural, es decir no hay manipulación de las variables que intervienen en la investigación.

3.1.2. Enfoque de la investigación

El *enfoque cualitativo* también se guía por áreas o temas significativos de investigación. Sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos (como en la mayoría de los estudios cuantitativos), los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Con frecuencia, estas actividades sirven, primero, para descubrir cuáles son las preguntas de investigación más importantes; y después, para perfeccionarlas y responderlas. La acción indagatoria se mueve de manera dinámica en ambos sentidos: entre los hechos y su interpretación, y resulta un proceso más bien “circular” en el que la secuencia no siempre es la misma, pues varía con cada estudio. [...].²²

Los enfoques cuantitativo, cualitativo y mixto constituyen posibles elecciones para enfrentar problemas de investigación y resultan igualmente valiosos. Son, hasta

²² Ibidem, pág. 7.

ahora, las mejores formas diseñadas por la humanidad para investigar y generar conocimientos.²³

3.1.3. Alcances de la investigación

3.1.3.1. Limitación espacial

Esta investigación se realizó en el “Valle de la concepción”, municipio de Uriondo, provincia Avilés del departamento de Tarija, el cual se encuentra aproximadamente a 25 km de la ciudad de Tarija.

3.1.3.2. Limitación temporal

El periodo de esta investigación comprende el año 2022.

3.1.4. Métodos científicos de investigación

3.1.4.1. Inductivo

Es el razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales. Este método permite la formación de hipótesis, investigación de leyes científicas, y las demostraciones. La inducción puede ser completa o incompleta.²⁴

3.1.4.2. Deductivo

Mediante este método se aplican los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios. El papel de la deducción en la investigación es doble:

- a.** Primero consiste en encontrar principios desconocidos, a partir de los conocidos. Una ley o principio puede reducirse a otra más general que la incluya. Si un cuerpo cae decimos que pesa porque es un caso particular de la gravitación.
- b.** También sirve para descubrir consecuencias desconocidas, de principios conocidos. Si sabemos que la fórmula de la velocidad es $v = e/t$,

²³ Roberto Hernández-Sampieri

²⁴ www.gestiopolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/

podremos calcular la velocidad de un avión. La matemática es la ciencia deductiva por excelencia, parte de axiomas y definiciones.²⁵

3.1.4.3. Analítico

Se distinguen los elementos de un fenómeno y se procede a revisar ordenadamente cada uno de ellos por separado. La física, la química y la biología utilizan este método; a partir de la experimentación y el análisis de gran número de casos se establecen leyes universales. Consiste en la extracción de las partes de un todo, con el objeto de estudiarlas y examinarlas por separado, para ver, por ejemplo, las relaciones entre las mismas.²⁶

3.2. Metodología para la recolección de la información

3.2.1. Población

La población se define como un “conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Esta queda delimitada por el problema y por los objetos de estudio”.²⁷

Entonces bien sabemos, en estadística llamamos población a todas las unidades que comprenden el objeto de estudio, en este caso a todos los socios y choferes del “SINDICATO DE TRANSPORTE MIXTO DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN”.

3.2.2. La muestra

La muestra no es nada menos que “un subconjunto representativo y finito que se extrae de la población accesible”.²⁸

La muestra debe ser elegida de manera aleatoria para que los resultados obtenidos sean confiables y no refutables

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Arias, 2006, pág. 81.

²⁸ Arias, 2006, pág. 83.

En esta investigación se va hacer uso de la siguiente fórmula que es para poblaciones finitas

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{e^2(n - 1) + Z^2 \times p \times q}$$

n = El tamaño de la muestra

N = Tamaño de la población

p = es la probabilidad de que ocurra el suceso estudiado. (éxito), cuando no se tiene un estudio piloto previo se considera 50%.

q = es la probabilidad de que ocurra el suceso estudiado. (fracaso) cuando no se tiene un estudio piloto previo se considera 50%.

Z = Valor mediante niveles de confianza, es este estudio se va usar un nivel de confianza de 90%.

e = Limite aceptable de error muestral generalmente cuando no se da su valor, suele utilizarse un valor que varía entre el 1% y 9%, en este caso usaremos un error muestral de 7%.

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{e^2(n - 1) + Z^2 \times p \times q}$$
$$n = \frac{73 \times 1,645^2 \times 0,5 \times 0,5}{0,07^2(73 - 1) + 1,645^2 \times 0,5 \times 0,5}$$
$$n = 47,9789 \cong 48$$

El tamaño de muestra calculado es de 48 socios activos del sindicato de transporte mixto del valle de la concepción.

3.2.3. Cuestionario

El cuestionario es un sistema de preguntas que tiene como finalidad obtener los datos necesarios para el desarrollo de una investigación. También resulta ser un eficaz auxiliar en la observación científica.

Los cuestionarios pueden contener preguntas abiertas o cerradas; *las preguntas abiertas* son utilizadas para conocer a profundidad la perspectiva de las personas sobre un tema específico, estos nos ayudan analizar sus opiniones y de esta manera obtener información mucho más detallada, *las preguntas cerradas* tienen una condición limitada de respuestas que pueden ser de opción múltiple o simplemente responder con sí o con un no.

3.2.4. Recolección (medición)

En esta etapa se recoge la información ya sea cualitativa o cuantitativa de acuerdo al tipo de investigación que se está realizando. Es decir, se crea la base de datos.

3.2.5. Recuento (Computo)

Se revisa que la información haya sido obtenida y capturada correctamente, y sea aleatoria, que no presente sesgos; es decir, que la información no se haya obtenido de un segmento específico de la población (por ejemplo, haber entrevistado únicamente a mujeres entre los 20-30 años). En caso de encontrar sesgo en la información se debe volver a hacer la recolección de datos.

3.2.6. Presentación

Se realiza un análisis exploratorio de los datos basado en tablas y gráficos que nos permita interpretar la información a través de la obtención de tendencias y patrones.

3.2.7. Descripción

Interpretación de la información obtenida de las tablas y gráficos. Se generan conclusiones con respecto a la información que permiten comprender mejor su composición.

3.2.8. Análisis

Nos permite hacer comparaciones con estudios previos o con análisis similares al nuestro pero realizados en otros lugares.

Encuesta

La encuesta es una técnica de recolección de datos, que nos permite obtener la información necesaria para realizar un trabajo de investigación.

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Para la interpretación de los resultados, se hizo la sistematización de toda la información recopilada a través de la encuesta aplicada a la muestra de los socios activos del Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción, de la gestión 2023.

A continuación, se realizó el análisis de las variables necesarias que nos ayudan a dar respuesta a todos los objetivos que nos hemos planteado con anterioridad en el presente trabajo de investigación, por lo tanto, a partir de ello se pudo obtener conclusiones irrefutables.

4.1. Aspectos generales de los socios del Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción

Siendo unos de los objetivos del presente trabajo de investigación, a continuación, se va determinar las características generales de los socios que pertenecen al Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción, seguidamente se muestran los resultados que fueron obtenidos.

4.1.1. Género de los socios que pertenecen al Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción.

La relación del género con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la postpandemia puede ser más aprovechado más por los hombres que las mujeres debido a sus condiciones y posibilidades tal como se observa en el siguiente cuadro y gráfico.

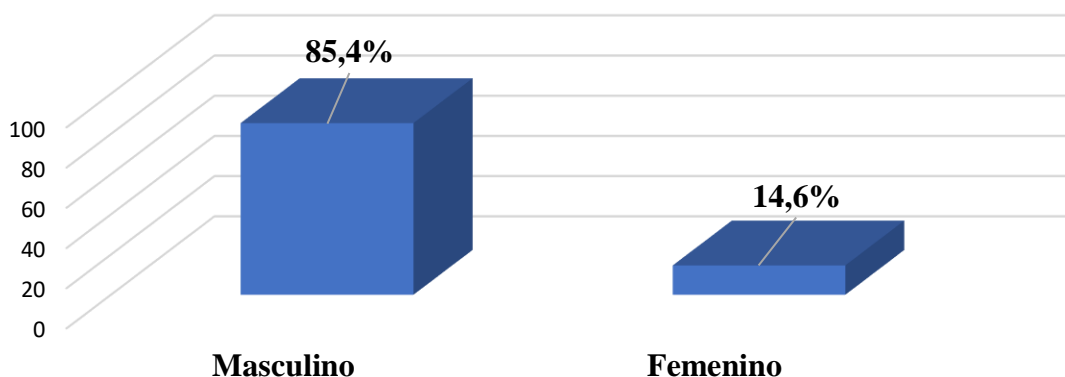
Tabla 1. Género de los socios del sindicato de transporte.

Género xi	Frecuencia absoluta fi	Frecuencia relativa hi
Masculino	41	85,4
Femenino	7	14,6
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Gráfico 1. Género de los socios que pertenecen al sindicato (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

Estos resultados muestran que la mayor parte de los transportistas pertenecen al género masculino, pero sin embargo también hay la presencia de las mujeres en una pequeña proporción, puesto que las características de estos mercados laborales es más apropiado para los hombres tanto por el esfuerzo y el tiempo de trabajo, sin embargo a pesar de los estereotipos de género en este tipo de situaciones las mujeres también suelen estar presentes en el mercado laboral del sector transporte debido a las necesidades de empleo, ahora haciendo la comparación de la variable género en relación en al nivel de ingresos, en el caso de los hombres podemos decir que la afectación del género en función a sus ingresos puede ser favorable en su productividad porque pueden ser más aptos y trabajar más horas, en cambio las mujeres pueden tener menor productividad debido a que tienen otras actividades labores sin remuneración en sus domicilios.

4.1.2. Edad de los socios del Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción.

La relación de la variable edad con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la post pandemia puede ser más aprovechado por los socios que son más jóvenes en relación a los socios que tienen mayor edad, debido al estado de salud y las condiciones físicas, tal como se muestra en el siguiente cuadro y gráfico.

Tabla 2. Edad de los socios del sindicato de transporte

Edad	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
23 -28	1	2,1
28 -33	3	6,3
33 - 38	4	8,3
38 - 43	4	8,3
43 - 48	15	31,3
48 - 53	17	35,4
53 - 58	4	8,3
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En el cuadro anterior, se muestra la edad de los socios que pertenecen al sindicato de transporte, donde podemos apreciar que la población trabajadora es relativamente joven, eso quiere decir que la productividad de esta población será buena reflejándose en sus ingresos, entonces podemos decir que mientras más edad tiene la población trabajadora la productividad tiende a ser menor y eso afecta directamente en sus ingresos y también puede llegar a afectar sus condiciones de vida, sin embargo, mientras la edad de la población trabajadora sea menor la productividad de la población tiende a ser mayor porque sus condiciones físicas se lo permiten y hasta pueden llegar a trabajar más horas, si esto es así, la productividad de estos jóvenes va tener una tendencia mayor que se va reflejar en sus ingresos y en sus condiciones de vida.

Tabla 3. Estadísticos de la edad de los socios del sindicato de transporte

Medidas de tendencia central	
Media	45,85
Mediana	48
Moda	48
Medidas de dispersión	
Rango	33
Varianza	53,148
Desviación estándar	7,290
Máximo	56
Mínimo	23
Medidas de forma	
Curtosis	1,333
Asimetría	-1,267

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Medidas de tendencia central

- En promedio un socio que pertenece al sindicato de Transporte mixto del Valle de la Concepción tiene una edad de 46 años.
- El 50% de los socios que pertenecen al sindicato de transporte tienen una edad de 48 años de edad o menos y el otro 50% de los socios del sindicato tiene una edad mayor a 48 años.
- La edad más frecuente de los socios del sindicato de transporte es de 49 años.

Medidas de dispersión:

- El rango de la edad de los socios del sindicato de transporte es de 33.
- El grado de dispersión de la edad de los socios del sindicato de transporte es de 7,29 años.
- La edad máxima de un socio del sindicato de transporte es de 56 años.
- La edad mínima de un socio que pertenece al sindicato de transporte es de 23 años.

Medidas de forma:

- Siendo la curtosis mayor a 0, podemos afirmar que el comportamiento de la edad de los socios del sindicato transporte, presenta a una distribución leptocúrtica.
- La media es menor que la mediana, por lo tanto, existe un pequeño sesgo hacia la izquierda, además la asimetría nos calcula un valor de -1,267 por lo tanto por este estadístico también determinamos el sesgo negativo hacia la izquierda debido a que el valor anterior es menor a cero.

Tabla 4. Prueba de Kolmogorov Smirnov

		Edad del socio
N		48
Parámetros normales ^{a,b}	Media	45,85
	Desv. Desviación	7,290
	Máximas diferencias extremas	Absoluto 0,195
		Positivo 0,090
		Negativo -0,195
Estadístico de prueba		0,195
Sig. asintótica(bilateral)		,000 ^c

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Para verificar la distribución normal de la variable edad del socio, se hizo la prueba de normalidad de Kolmogorov Smirnov donde:

H_0 : La variable edad sigue una distribución normal

VS

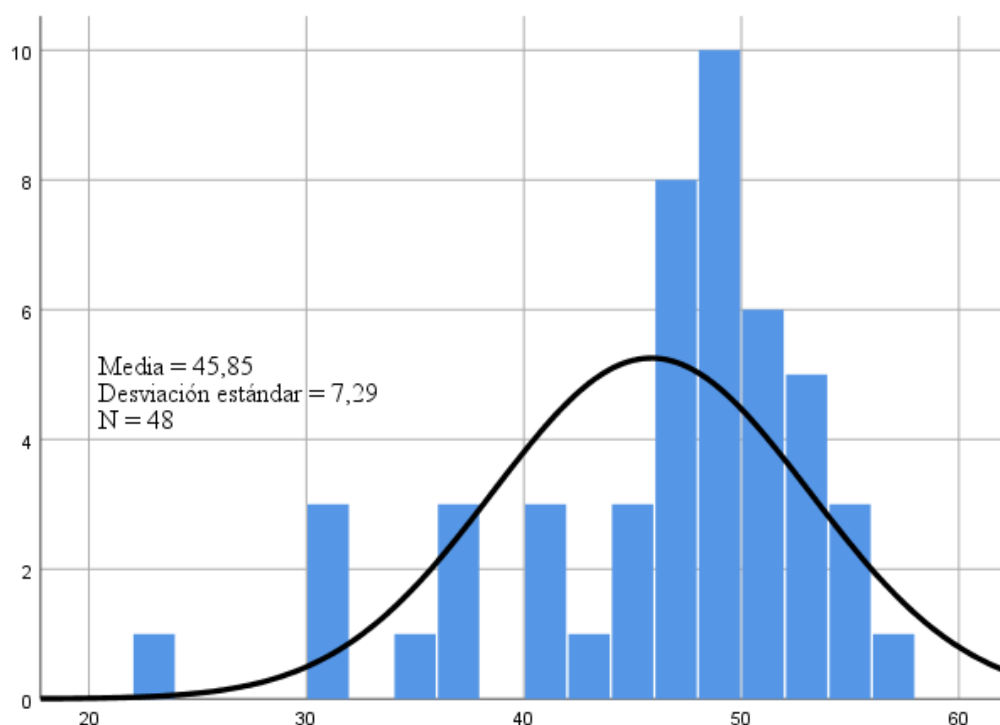
H_A : La variable edad no sigue una distribución normal

NS = 5%

KS= 0,195

Para un nivel de significación de 5% no se rechaza la hipótesis nula, porque el estadístico de Kolmogorov Smirnov es mayor al nivel de significación del 5% por lo tanto se concluye que existe normalidad en la distribución de la variable edad.

Gráfico 2. Histograma de la edad de los socios que pertenecen al Sindicato



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

La variable de la edad de los socios que pertenecen al sindicato de transporte sigue una distribución normal con una media de 45,85 años de edad y un grado de dispersión de 7,29 años.

4.1.3. Estado Civil de los socios que pertenecen al Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción.

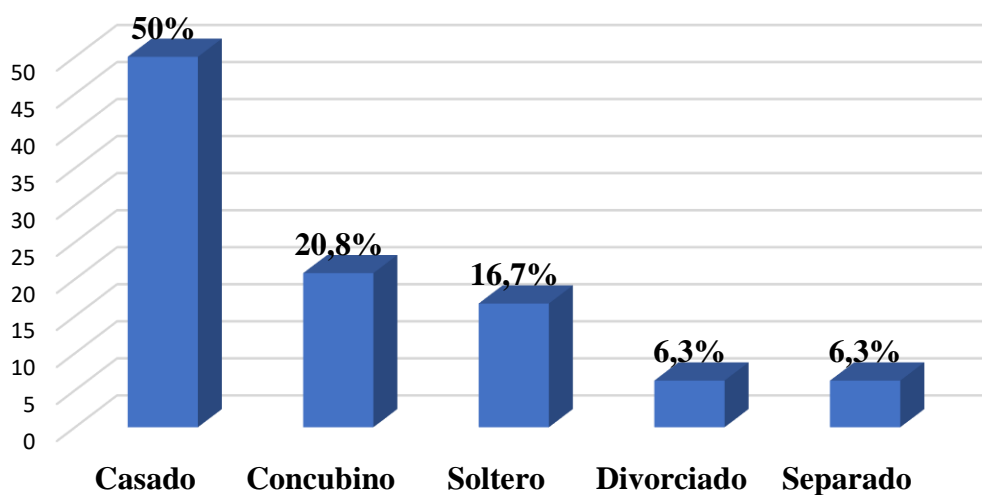
La relación del estado civil de los socios del sindicato de transporte con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la postpandemia puede ser más productivo para los socios que son casados o viven en concubinato en relación a los socios que son solteros, porque estos tienen mayores responsabilidades que cumplir con su familia, principalmente el factor económico que es indispensable para mantener sus condiciones de vida.

Tabla 5. Estado civil de los socios del sindicato de transporte.

Estado civil	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
Casado	24	50
Concubino	10	20,8
Soltero	8	16,7
Divorciado	3	6,3
Separado	3	6,3
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

Gráfico 3. Estado civil de los socios del Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

En el gráfico anterior, podemos notar que la mayoría de los socios son casados ya sea por lo civil o por la iglesia, estos socios deben ser más responsables al igual que los que viven en concubinato porque tienen hijos a los cuales tienen que brindarles todo lo necesario en cuanto a educación, salud, alimentación y vestimenta, estos representan gastos de primera necesidad por lo que los padres de familia se ven en la necesidad de generar ingresos que puedan cubrir esos gastos que son tan necesarios para el vivir bien, sin embargo los que aún son solteros no tienen estas obligaciones como el de mantener a alguien, solo se dedican a generar ingresos para satisfacer sus propias necesidades y tal vez para sus ahorros, por el contrario los que son separados o divorciados también tienen obligaciones, es decir que algunos tienen hijos con sus ex parejas a los cuales deben cumplir con una de asistencia familiar que está estipulado por ley, el monto a favor de los hijos es como mínimo el 20% del salario mínimo nacional (Bs 2121), actualmente se traduce en Bs. 424, este monto que se debe cancelar cuando el padre no trabaja, sin embargo el monto mencionado puede variar si el salario del padre cambia.

4.1.4. Grado de instrucción de los socios que pertenecen al sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción

La relación del grado de instrucción de los socios con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la postpandemia será más significativo para los socios que cuentan con algún técnico o sean profesionales en algún área, porque tienen mayores posibilidades de insertarse en un mercado laboral con mejores salarios, sin embargo los socios que cuentan con los estudios básicos les resulta difícil poder insertarse en alguna empresa por lo que se dedican a trabajos independientes, donde sus ingresos dependen de varios factores.

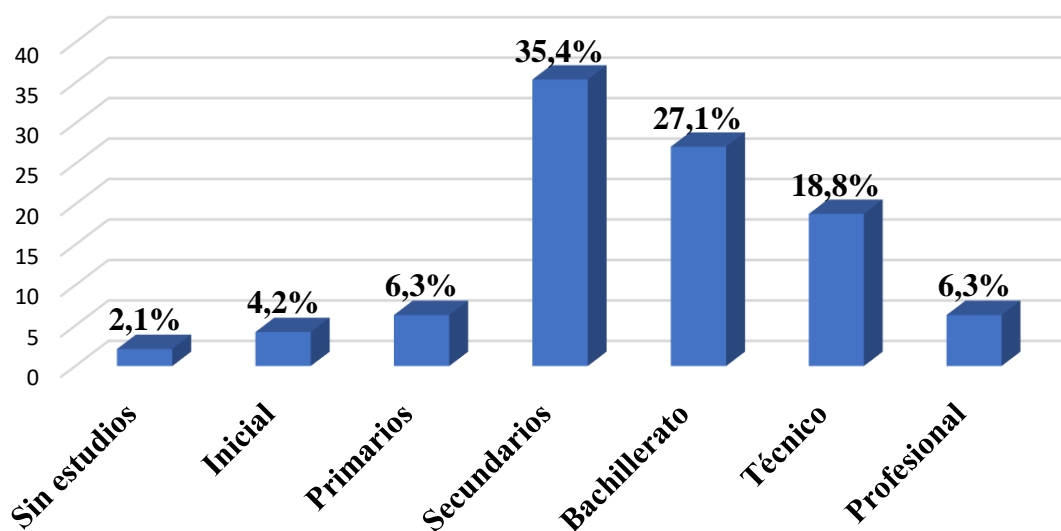
Tabla 6. Grado de instrucción de los socios del sindicato de transporte.

Grado de instrucción	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
Sin estudios	1	2,1
Inicial	2	4,2
Primarios	3	6,3
Secundarios	17	35,4
Bachillerato	13	27,1
Técnico	9	18,8
Profesional	3	6,3
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Gráfico 4. Grado de instrucción de los socios que pertenecen al sindicato (en porcentaje)



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En el anterior gráfico, a simple vista se puede observar que la mayoría de los socios tan solo concluyeron con sus estudios del nivel secundario, esto les dificulta a los socios poder encontrar trabajos con mejor remuneración por la falta de conocimientos, sin embargo, dentro del sindicato en una pequeña proporción hay socios que cuentan con títulos de técnicos y profesionales sin embargo se dedican al auto transporte debido a que en el mercado laboral la oferta de trabajo es mucho mayor a la demanda de sus servicios. Por otro lado, también hay socios que cuentan con estudios muy básicos como el de inicial y primaria para ellos es mucho más difícil poder aspirar a un trabajo que le permita obtener mejores ingresos, por esta razón simplemente se dedican al transporte porque no requieren estudios solo es necesario que sean aptos para trabajar en este sector y de esta manera generar ingresos para poder mantener las condiciones de vida necesarias en su familia.

4.1.5. Categoría ocupacional de los socios del Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción.

La categoría ocupacional en relación con el tema que nos hemos planteado, nos muestra que el efecto de la postpandemia puede ser más significativo para los socios que son empleados de alguna institución, porque estos reciben una remuneración mensual que no varía, en comparación con los que solo se dedican al auto transporte y a la agricultura podemos decir que los ingresos que perciben varían de acuerdo a diferentes factores.

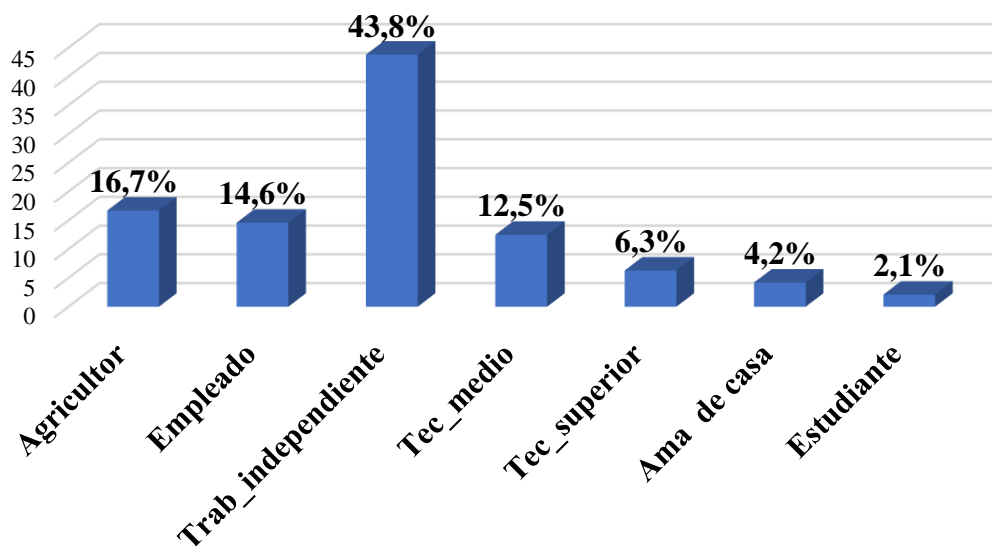
Tabla 7. Categoría ocupacional de los socios del sindicato de transporte.

Categoría ocupacional xi	Frecuencia absoluta fi	Frecuencia relativa hi
Agricultor	8	16,7
Empleado	7	14,6
Trabajador independiente	21	43,8
Técnico medio	6	12,5
Técnico superior	3	6,3
Ama de casa	2	4,2
Estudiante	1	2,1
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Gráfico 5. Categoría ocupacional de los socios del sindicato (en porcentaje)



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En el gráfico anterior, podemos ver que la mayoría de los socios se consideran trabajadores independientes, es decir que no tienen a ningún jefe inmediato, ellos trabajan de manera independiente como transportistas, por lo que el nivel de sus ingresos varía de acuerdo a la temporada del año o las horas que le dedican al trabajo, los agricultores tampoco cuentan con ingresos fijos, es decir que el nivel de sus ingresos va depender de la calidad de sus productos, mientras los que se encuentran empleados en alguna empresa ya sea pública o privada tienen la oportunidad de recibir una remuneración fija que no depende de factores externos. Las que son amas de casa no generan ningún tipo de ingreso ya que solo se dedican a las labores de casa y la atención de sus hijos.

4.2. Características de la pandemia y postpandemia

4.2.1. ¿El socio o su familia se contagió de covid-19 en la época de pandemia?

A continuación, en el cuadro se va explicar a detalle si durante la pandemia se contagiaron de covid-19 o no, esta enfermedad fue temida por muchos debido a que era un factor de riesgo para personas de cualquier edad que tienen otros problemas de salud graves, un sistema inmunitario debilitado, obesidad o diabetes.

Tabla 8. ¿Usted o algún familiar se contagió por covid-19?

¿Se contagió?	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
Si	30	62,5
No	18	37,5
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

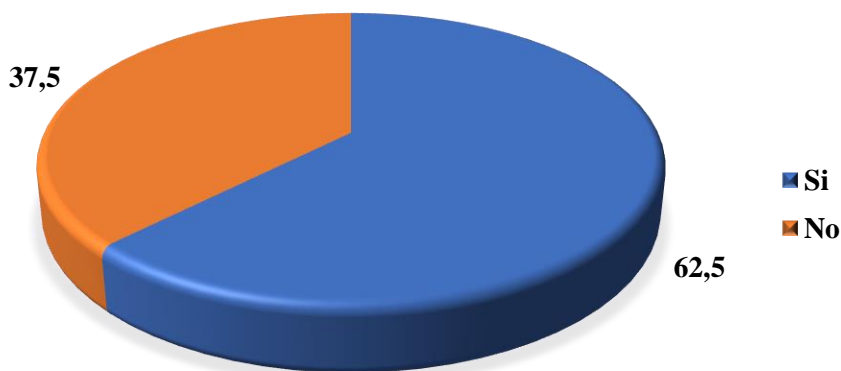
Elaboración: Propia

En la anterior cuadro, se puede apreciar que más de 50% de los socios afirmaron que él o sus familiares fueron contagiados por el covid-19 en época de pandemia, al ser contagiado por el virus lo primero que se debía hacer es recibir atención médica para poder recibir tratamiento, en los centros de salud públicos los tratamiento son

gratuitos y están ampliamente disponibles y reducen el riesgo de tener una enfermedad grave, las personas que cuentan con enfermedad de base era más probable que se contagien del virus por la misma razón era necesario el aislamiento y/o contacto con personas para evitar los contagios masivos, de alguna u otra manera al contagiarse del virus tuvo que hacer un gasto no previsto para la recuperación tras el contagio, a pesar de que en los establecimientos de salud públicos la atención sea gratuita siempre es necesario medicamentos que no proporcionan de manera gratuita los hospitales.

Más del 35% de los socios dijeron que no se contagiaron del virus por lo tanto no hicieron el gasto extra para ningún tratamiento contra el covid-19.

Gráfico 6. ¿Usted o algún familiar se contagió por covid-19? (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

4.2.2. ¿El socio o su familia falleció a causa del covid-19?

Las personas que padecieron de covid-19 han sufrido complicaciones graves incluso su vida su puso en riesgo, mientras que algunas personas no presentaron síntomas o solo tenían síntomas leves, la edad es un factor de riesgo, en comparación con los pacientes más jóvenes, los de mediana edad y los mayores tienen más probabilidades de presentar síntomas, de ser hospitalizados y de morir. Un análisis en china estimo la posibilidad de muerte en casos confirmados de Covid-19 en más de un 13% en

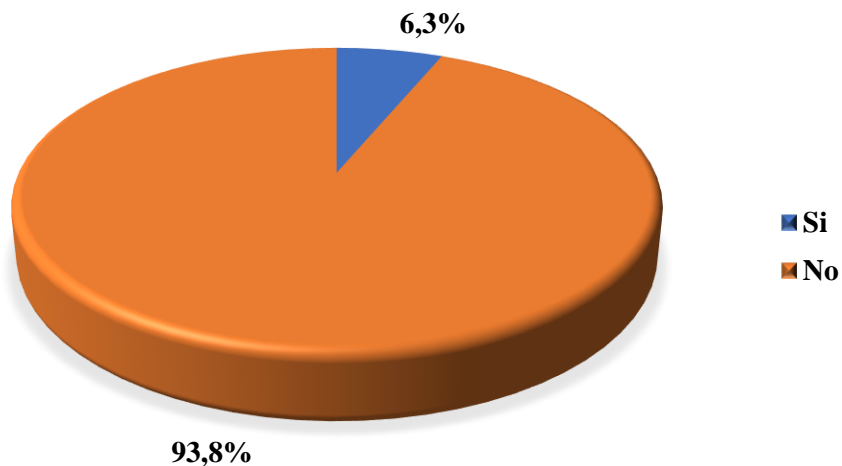
personas mayores de 80 años de edad, en comparación con un 0,15% en pacientes de 30 años de edad y caso 0% en pacientes menores de 20 años.

Tabla 9. ¿Alguien de su familia falleció a causa del covid-19?

¿Falleció por Covid-19?	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
Si	3	6,3
No	45	93,8
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

Gráfico 7. ¿Alguien de su familia falleció a causa del covid-19? (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

El gráfico 6, representa el porcentaje de fallecidos y no fallecidos por covid-19 en época de pandemia donde afortunadamente la gran mayoría de los socios no tuvo que lamentar el fallecimiento de ninguno de sus familiares a causa del covid-19, mientras que una proporción menor si sufrió la pérdida de alguien de su familia.

4.2.3. ¿El socio y su familia fueron vacunados para combatir el covid-19?

Después de tantos contagios del covid-19 en el país, el gobierno inicio con la vacunación gratuita para combatir el virus, las vacunas fueron desarrolladas para generar inmunidad contra algún tipo de enfermedad, permitiendo producir los anticuerpos necesarios en el organismo.

Tabla 10. ¿Usted y su familia fueron vacunados por el covid-19?

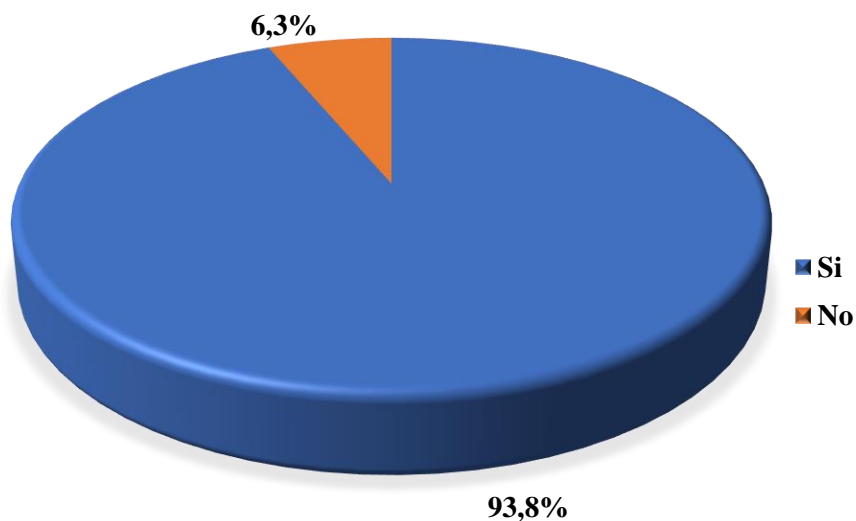
¿Recibió la vacuna?	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
Si	45	93,8
No	3	6,3
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En la Tabla 10, observamos que casi todos los socios fueron vacunados contra el covid-19, esto también se debe a que en esa época los representantes de los sindicatos de transporte consideraron implementar esta medida como protección para los choferes como para los pasajeros, de esta manera la probabilidad de contagio sea menor, mientras que los socios que no han recibido la vacuna es una proporción pequeña donde mencionan que no trabajan durante este tiempo y que además había desconfianza sobre la efectividad de la vacuna ya que era totalmente nuevo para todo el mundo.

Gráfico 8. ¿Usted y su familia fueron vacunados por el covid-19? (en porcentaje)



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

4.2.4. Durante la pandemia que tipo de medidas de bioseguridad ha utilizado.

En la época de pandemia ante la propagación del virus, de manera obligatoria se tenía que hacer el uso de diferentes medidas de bioseguridad, como ser las mascarillas, protectores faciales, trajes antifluido, además de portar con alcohol ya sea en gel o spray, para los transportistas esto represento un costo adicional que si o si debían ocupar en sus unidades de transporte para de alguna manera protegerse a sí mismos como a su familia.

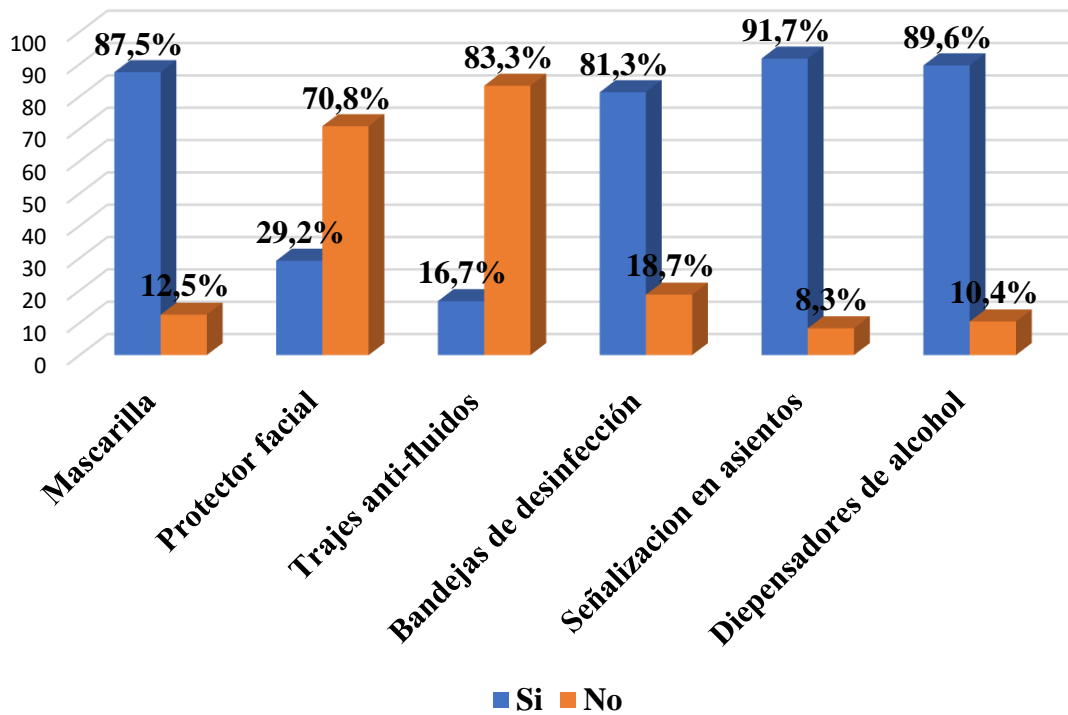
En el cuadro siguiente se muestra el tipo de medidas de bioseguridad que uso el socio en sus unidades de transporte durante la pandemia.

Tabla 11. Tipo de medidas de bioseguridad que uso el socio en sus unidades de transporte durante la pandemia

Medidas de bioseguridad	Si	%	No	%
Mascarilla	42	87,5	6	12,5
Protector facial	14	29,2	34	70,8
Trajes anti-fluido	8	16,7	40	83,3
Bandejas de desafección	39	81,3	9	18,7
Señalización en los asientos	44	91,7	4	8,3
Dispensadores de alcohol	43	89,6	5	10,4

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

Gráfico 9. Medidas de bioseguridad que el socio tomo en sus unidades de transporte durante la época de pandemia (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

En el Gráfico 8, se refleja de mejor manera todo lo que se expone en la Tabla 11, donde se observa que la mayoría de los socios usaron la mascarilla en la pandemia para protegerse del covid-19, y así también hay socios que dijeron que no usaron las mascarillas debido a que en ese tiempo no salían de casa para evitar los contagios, una pequeña proporción de los transportista usaron el protector facial y en la gran mayoría exactamente el 70,8% no usaron esta medida porque según ellos era muy incómodo poder conducir con estos protectores faciales debido a que el plástico se empaña con su misma respiración y les ocasionaba problemas a cada rato, algunos de los socios usaron los trajes especiales anti fluidos para protegerse y muchos no lo hicieron porque comentaron que no era obligatorio su uso, casi todos los transportistas usaron lo que es la señalización en los asientos así como dispensadores de alcohol que era necesario para la desinfección de los pasajeros.

Todas estas medidas de bioseguridad les generaron a los transportistas un costo adicional, sumándole a esto que en esa época los ingresos eran sumamente bajos y para adquirir estos implementos si o si debían trabajar para tratar de compensar el gasto extra que no era necesario para nada antes de la pandemia.

4.2.5. Le afecto en sus ingresos la cantidad limitada de pasajeros que transportaba durante la pandemia.

La cantidad limitada de pasajeros que debían de transportar durante la pandemia es otro factor importante que limito de manera directa los ingresos de los transportistas, a continuación, se da más detalles al respecto.

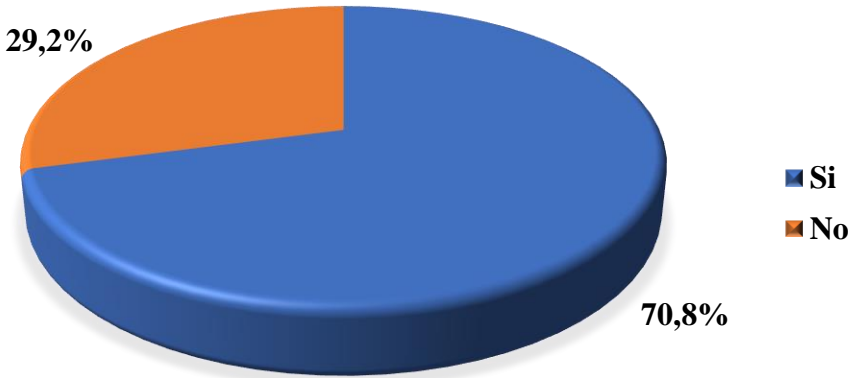
Tabla 12. Afectación económica de la cantidad limitada de pasajeros que transportaba durante la pandemia.

	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
	fi	hi
Si	34	70,8
No	14	29,2
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

En la Tabla anterior, se puede ver que casi el 71% de los socios indican que si se vieron afectados en sus ingresos por la cantidad limitada de pasajeros que debían transportar, esta medida le impuso el gobierno municipal para tratar de frenar los contagios, aunque era necesaria la medida, fue muy perjudicial para los transportistas y peor aún para aquellos que su única fuente de ingresos es el transporte, prácticamente los ingresos que recibían era para vivir del día, no les alcanzaba para realizar otras actividades de recreación o algunos gastos extra.

Gráfico 10. Afectación económica de la cantidad limitada de pasajeros que transportaba durante la pandemia (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

En este gráfico se puede observar mejor lo que se dijo con anterioridad y el 70,8% de los socios se vieron afectados por la cantidad limitada de pasajeros que transportaban y el 29,2% dijeron que no les afectaron prácticamente en nada debido a que no trabajaron en ese tiempo.

Tabla 13. Estadísticos de la afectación económica de la cantidad limitada de pasajeros que transportaba durante la pandemia (Bs.)

Estadísticos	
N	48
Media	880,63
Mediana	950,00
Moda	0
Desviación estándar	701,092
Mínimo	0
Máximo	2500

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

La afectación promedio por la cantidad limitada de pasajeros que debían transportar es de 880 bs mensual por socio, el monto máximo en lo que se vio afectado un socio es de 2500 bs al mes.

4.2.6. Costos de mantenimiento de las unidades de transporte durante la pandemia

Los costos de mantenimiento son indispensables para el buen funcionamiento de los vehículos por esta razón se decidió preguntar si esto se incrementó o no durante la pandemia.

Tabla 14. ¿Se incrementó los costos de mantenimiento del vehículo durante la pandemia?

¿Se incrementó los costos de mantenimiento?	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
xi	fi	hi
Si	38	79,2
No	10	20,8
Total	48	100

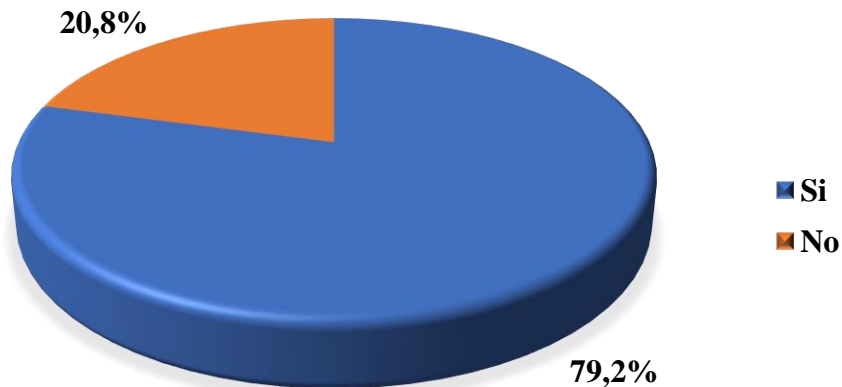
Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Al realizar la pregunta sobre lo costos de mantenimiento del vehículo la mayoría asegura que estos costos se han incrementado durante la pandemia, esta época fue dura en todos los sentidos debido a que los gastos eran mayores a los ingresos, y gran parte de la población tuvo que acudir a sus ahorros para poder sobrellevar esta crisis económica.

A continuación, se ve gráficamente los datos de la Tabla 14.

Gráfico 11. ¿Se incrementó los costos de mantenimiento del vehículo durante la pandemia? (en porcentaje)



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

El 79,2% de los socios que confirman que, si se han incrementado los costos de mantenimiento de los vehículos y el 20,8% dijeron que no, que los costos de mantenimiento se han mantenido.

Tabla 15. Estadísticos de los costos de mantenimiento del vehículo durante la pandemia (Bs.)

Estadísticos	
N	48
Media	288,13
Mediana	265
Moda	0
Desviación estándar	258,56
Mínimo	0
Máximo	1200

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

En la tabla anterior se muestra que en promedio el costo de mantenimiento de un vehículo durante la pandemia es de 288 bs mensual.

4.2.7. Razones por la que incrementaron los costos de mantenimiento del vehículo

Durante la pandemia por las dificultades que se atravesaban varios insumos que se requieren para el mantenimiento de los vehículos se incrementaron en el precio debido a los escasos y a las dificultades para poder importar mencionados productos.

A continuación, se va a exponer cuales fueron las razones por las que incrementaron los costos de mantenimiento de los vehículos.

Tabla 16. ¿Cuáles son las razones por la que incrementaron los costos de mantenimiento?

Incrementos en:	Si	%	No	%
Aumento del precio del combustible	0	0	48	100
Aumento del precio de los insumos (llantas, aceites, etc.)	41	85,4	7	14,6
Señalización en los asientos	10	20,8	38	79,2
Dispensadores de alcohol	16	33,3	32	66,7
Desinfección del vehículo	20	41,7	28	58,3

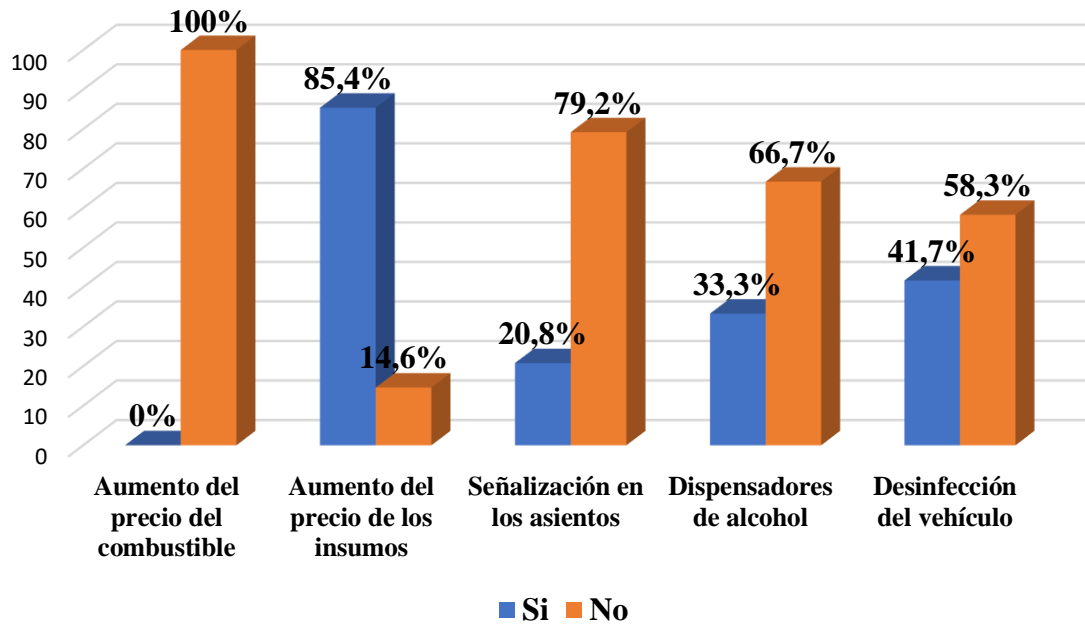
Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Según los transportistas el precio del combustible no se ha incrementado, y casi todos los socios afirman que el precio de los insumos si se incrementó drásticamente, esto se debió precisamente a la escasez de dichos productos y el pánico que generaban amenazas de controlar las importaciones, otros socios mencionan que la razón por la que incrementaron los costos se debe a la señalización de los asientos, otros aseguran que otra razón por la que se incrementó los costos es que debían portar los dispensadores de alcohol en sus vehículos y por ultimo algunos socios aseguran que la desinfección del vehículo fue la causa para el aumento de los costos de mantenimiento.

A continuación, en el Gráfico 12, se puede ver de mejor manera las razones por las cuales creen los socios que los costos de mantenimiento de los vehículos se incrementaron durante la pandemia.

Gráfico 12. Razones por la que incrementaron los costos de mantenimiento (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

4.2.8. Situación actual sobre las medidas de bioseguridad.

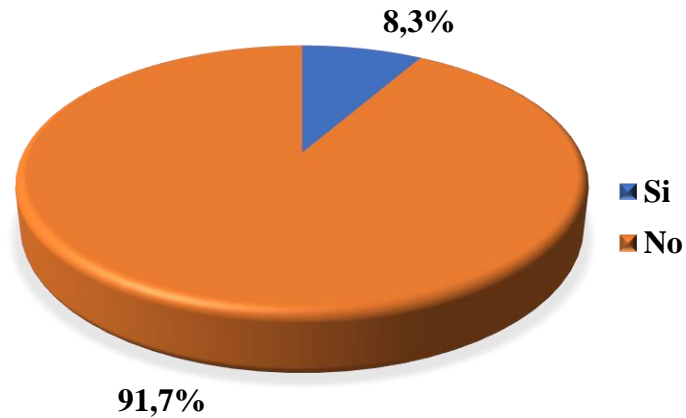
¿Actualmente ya que se pasó la época de confinamiento estricto y la amenaza de la pandemia será posible que los transportistas aun sigúan usando las medidas de bioseguridad en sus unidades de transporte?

Tabla 17. ¿Actualmente mantiene las medidas de bioseguridad en sus unidades de transporte?

¿Mantiene las medidas de bioseguridad? xi	Frecuencia absoluta fi	Frecuencia relativa hi
Si	4	8,3
No	44	91,7
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

Gráfico 13. Actualmente mantiene las medidas de bioseguridad en sus unidades de transporte (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En este Gráfico se observa que en la actualidad la mayoría de los socios ya no usan las medidas de bioseguridad que se exigía en época de pandemia, porque oficialmente a partir del 31 de julio del 2023 se levantó la declaratoria de la emergencia sanitaria contra en covid-19 en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, por esta razón los transportistas ya no usan estas medidas y de paso se evitan el costo de los materiales de desinfección y protección.

4.3. Características del autotransporte del sindicato del Sindicato del Valle de la Concepción.

Uno de los objetivos específicos es determinar cuáles son las características del Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción, por esta razón a continuación vamos a exponer toda la información sobre este aspecto.

4.3.1. Capacidad de las unidades de transporte que pertenecen al sindicato.

En este trabajo de investigación también nos interesa saber cuál es la capacidad de pasajeros que transportan los vehículos que pertenecen al sindicato de transporte, por esta razón a continuación se tienen las respuestas de dicha interrogante.

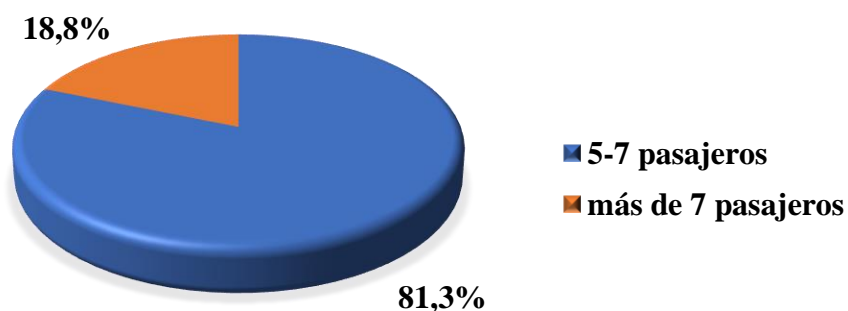
Tabla 18. Cuál es la capacidad de las unidades de transporte de los vehículos.

Capacidad del vehículo	Frecuencia absoluta fi	Frecuencia relativa hi
5-7 pasajeros	39	81,3
más de 7 pasajeros	9	18,8
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Gráfico 14. Capacidad de las unidades de transporte (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Según el gráfico podemos ver que dentro del sindicato de transporte hay vehículos que cuentan con una capacidad máxima de 5 a 7 pasajeros por vehículo, mientras que los vehículos que cuentan con una capacidad mayor de 7 pasajeros tan solo representan en 18%.

4.3.2. Tipos de vehículo que tiene el sindicato de transporte

A continuación, se muestra el tipo de vehículo que poseen los socios que pertenecen al sindicato de transporte.

Tabla 19. Tipo de vehículo.

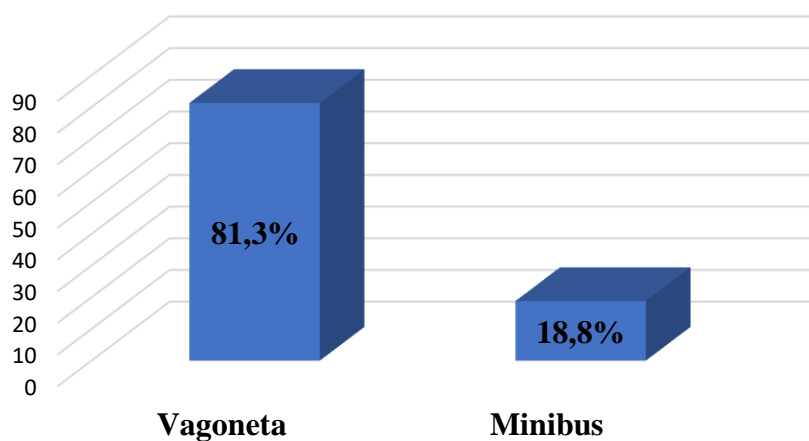
Tipo de vehículo xi	Frecuencia absoluta fi	Frecuencia relativa hi
Vagoneta	39	81,3
Minibús	9	18,8
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Según el cuadro, el tipo de vehículo que más hay dentro del sindicato de transporte son vagonetas los cuales tienen una capacidad de 5-7 pasajeros mientras que una pequeña proporción cuentan con minibuses los cuales tienen una capacidad de más de 7 pasajeros. En el gráfico 15, se muestra la misma información, pero en porcentaje, la diferencia entre este tipo de vehículos radica principalmente en la cantidad de pasajeros que transportan, en épocas como la fiesta de la vendimia que se realiza en el Valle de la Concepción los que más ingresos generan son los minibuses porque transportan mayor cantidad de pasajeros en comparación a los que poseen vagonetas además que el costo del pasaje estos días festivos se incrementa de 7 a 10 Bs por persona, este tipo de actividades que se realizan en ya sea en Valle de la Concepción o en sus alrededores benefician de manera positiva a la población de transportistas,.

Gráfico 15. Tipo de vehículo (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

4.3.3. Número de herramientas de trabajo del socio

Dentro del sindicato es permitido que un socio pueda tener dos unidades de transporte con una sola línea, por esta razón se desea saber cuántos socios poseen más de una herramienta dentro del sindicato.

El efecto de la postpandemia en relación al número de herramientas de trabajo con la cuenta el socio, puede ser más aprovechado por los que cuentan con doble herramienta debido a que perciben más ingresos.

Tabla 20. Número de herramientas de trabajo

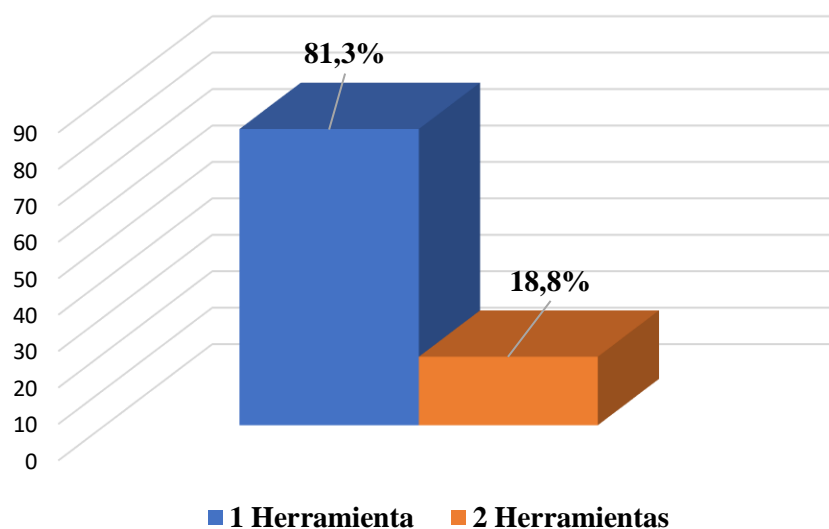
Herramientas de trabajo Xi	Frecuencia absoluta fi	Frecuencia absoluta hi
1 herramienta	39	81,3
2 herramientas	9	18,8
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

El cuadro anterior nos revela que la mayor parte de los socios cuentan con una sola herramienta de trabajo dentro del sindicato de transporte es decir solo poseen un vehículo ya sea vagoneta o minibús, mientras que una pequeña parte de los socios afirman que cuentan con 2 herramientas de trabajo, entonces para estos socios sus ingresos son mayores en comparación a los que cuentan con una sola unidad de transporte ya que al tener 2 movilidades al mismo tiempo generan mayores ganancias.

Gráfico 16. Herramientas de trabajo del socio (en porcentaje).



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

4.3.4. Años de pertenencia del socio al sindicato de transporte.

El Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción el año 2023 cumplió sus 34 años desde su fundación, por esta razón se desea saber hace cuantos años los socios son pertenecientes al sindicato de transporte.

Tabla 21. Estadísticos del número de años que pertenece al sindicato de transporte.

Estadísticos	N° de años que pertenece al sindicato
Media	8,85
Mediana	9
Moda	10
Desv. Estándar	4,322
Mínimo	1
Máximo	18

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En el cuadro anterior, se puede ver que en promedio los socios que pertenecen al sindicato son de 9 años, mientras que el socio más reciente es de apenas 1 año y el más antiguo cuenta con 18 años dentro la institución.

4.4. Efectos de la pandemia sobre las condiciones socioeconómicas.

4.4.1. Aspectos característicos sobre la vivienda

Para realizar un estudio socioeconómico también es importante tomar en cuenta el tipo de vivienda con la que cuentan los socios del sindicato de transporte, por esta razón a continuación se va presentar una tabla y un gráfico que representa el tipo de vivienda donde vive el socio durante y después de la pandemia, de esta manera podremos analizar si las condiciones de su vivienda cambiaron durante el periodo mencionado.

La relación del tipo de vivienda con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la post pandemia puede ser aprovechado para el mejoramiento de las condiciones de la vivienda de los socios.

4.4.1.1. Condiciones del tipo de vivienda

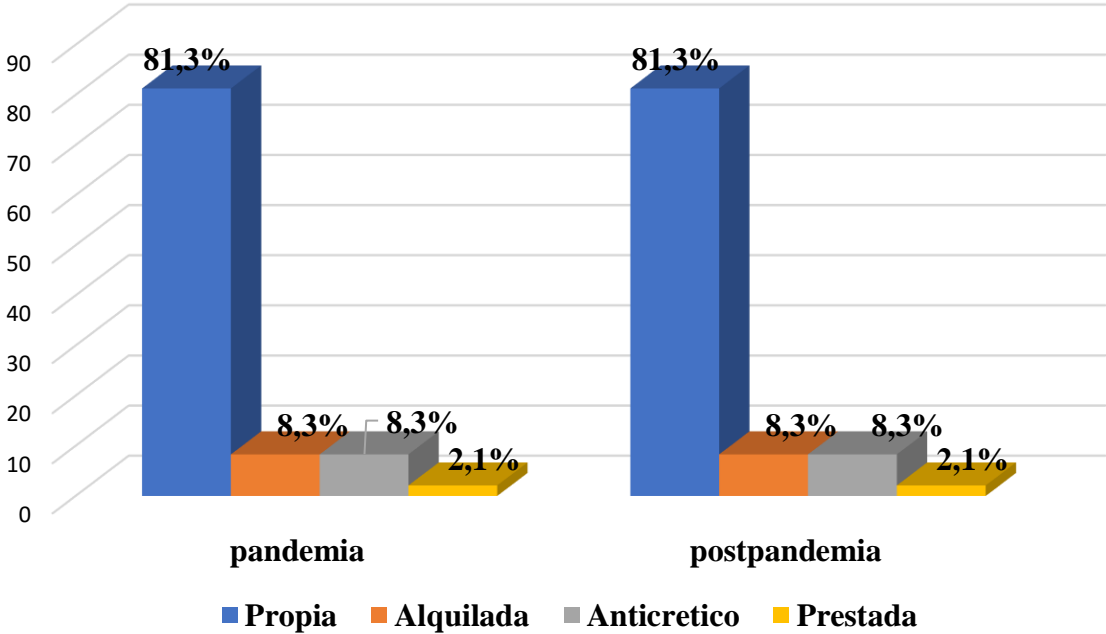
Tabla 22. Características de la vivienda en donde viven los socios

Tipo de vivienda x_i	Pandemia		Postpandemia	
	Frecuencia absoluta f_i	Frecuencia relativa h_i	Frecuencia absoluta f_i	Frecuencia relativa h_i
	Propia	39	81,3	39
Alquilada	4	8,3	4	8,3
Anticrético	4	8,3	4	8,3
Prestada	1	2,1	1	2,1
Total	48	100	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Gráfico 17. Características de la vivienda en donde viven los socios (en porcentaje)



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

En el gráfico anterior, a simple vista se puede notar que las condiciones de la vivienda de los socios no han cambiado durante y después de la pandemia, más del 80% de los socios cuentan con una vivienda propia cuya función principal es ofrecer refugio a la familia protegiéndolos de las inclemencias climáticas y de otras amenazas y la ventajas de tener una vivienda propia es que cuentan con un techo seguro, les brinda comodidad, tienen privacidad y lo más importante que no deben pagar ningún tipo de renta por que la casa es suya, por el contrario los que poseen una casa en alquiler puede que tengan las mismas ventajas pero deben pagar una renta mensual lo que para la familia es un gasto que se podrían ahorrar si contaran con casa propia.

4.4.1.2. Tipo de Servicios básicos

La relación de los servicios básicos con el tema planteado nos muestra que el efecto de la post pandemia puede ser favorable para el mejoramiento o instalación de los servicios básicos necesarios para el vivir bien de las familias.

Tabla 23. Servicios básicos con la que cuenta la vivienda del socio

Servicios básicos	Pandemia		Postpandemia	
	Si	No	Si	No
Agua potable	46	2	46	2
Luz eléctrica	48	0	48	0
Alcantarillado	24	24	24	24
Gas domiciliario	31	17	31	17

Fuente: Boleta de encuesta

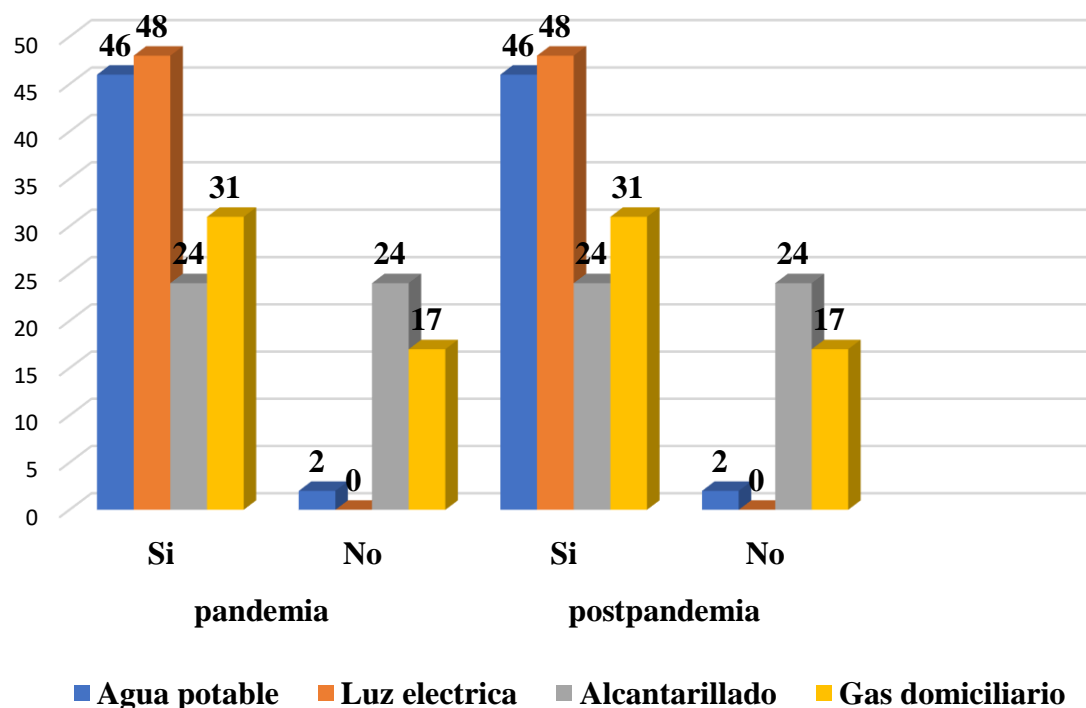
Elaboración: Propia

En el gráfico siguiente, podemos ver que durante y después de la pandemia las condiciones de los servicios básicos no han cambiado en lo absoluto, casi todos cuentan con agua potable, este servicio es de gran importancia porque es uno de los principales recursos que necesitamos los seres humanos para sobrevivir día a día, el agua es esencial para la vida, es necesario para el consumo, la higiene, la producción de alimentos y la generación de energía, sin agua la vida como tal la conocemos no sería posible.

Dentro del sindicato todos los socios cuentan con luz eléctrica, como ya sabemos en el hogar muchos de los aparatos son accionados con corriente eléctrica además del sistema de iluminación que es una gran ventaja para iluminar las noches, la lavadora, heladera, plancha, televisor, etc. Todos estos artefactos usan la energía eléctrica, en cuanto al sistema de alcantarillado tan solo la mitad de los socios cuentan con este servicio, su función principal es de recibir, conducir y evacuar las aguas residuales de los domicilios. Por otro lado, la mayoría de los socios cuentan con gas a domicilio el cual es una ventaja porque les ofrece comodidad y facilidad de uso.

Aunque todos estos servicios son necesarios para el vivir bien, estos generan un gasto que se debe pagar mes a mes a las instituciones correspondientes, mientras que si no trabajan no podrían mantener estas condiciones necesarias para el bienestar de la familia.

Gráfico 18. Servicios básicos con la que cuenta la vivienda del socio



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

4.4.1.3. Servicios de telecomunicaciones con la que cuenta la vivienda.

La relación que tiene los servicios de telecomunicaciones de la vivienda con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la post pandemia puede ser aprovechado para la adquisición de los artefactos de comunicación que son necesarios dentro la vivienda ya que los niveles de ingreso son significativos después de la pandemia.

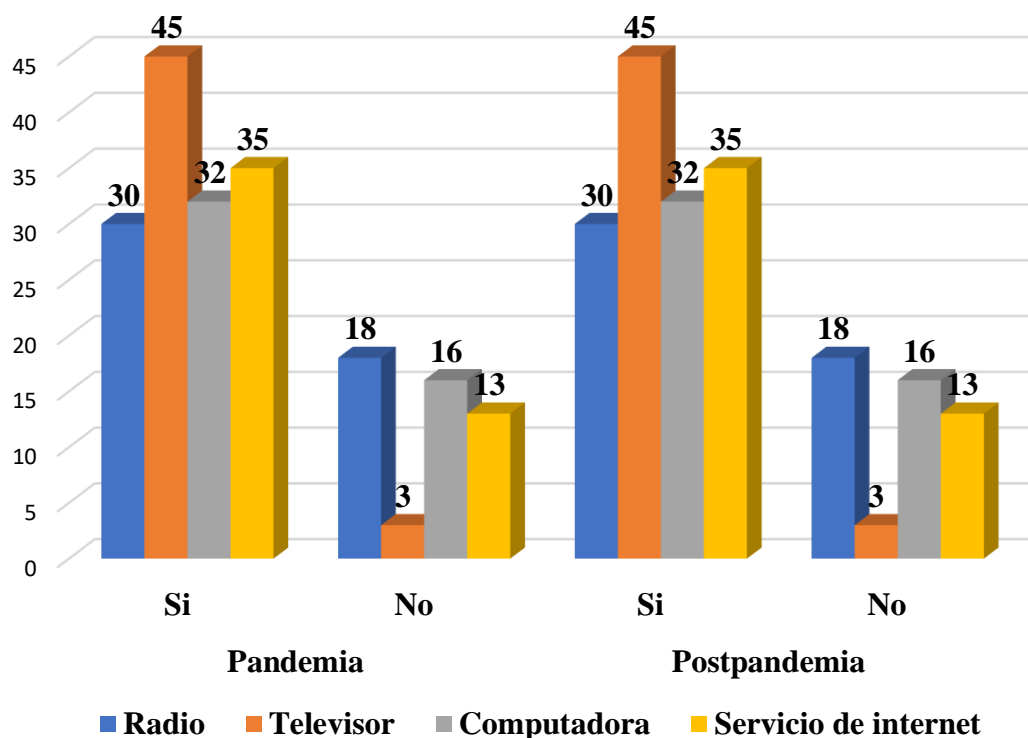
Tabla 24. Servicios de telecomunicaciones con que cuenta la vivienda del socio

Tipo de tecnología	Pandemia		Postpandemia	
	Si	No	Si	No
Radio	30	18	30	18
Televisor	45	3	45	3
Computadora	32	16	32	16
Servicio de internet	35	13	35	13

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Gráfico 19. Servicios de telecomunicaciones con que cuenta la vivienda del socio.



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En la tabla anterior, se puede apreciar que durante y después de la pandemia los servicios de telecomunicaciones con la que cuenta la vivienda de los socios no ha cambiado en nada, por lo que podemos asegurar que la mayoría de los socios aun cuentan por lo menos con una radio, actualmente es poco probable que la gente use el radio debido a que cada año que transcurre hay nuevas tecnologías más atractivas, como ser los teléfonos inteligentes de última generación que nos

ofrecen variedad de pasatiempos y formas de comunicación facilitando de gran manera la interacción entre familiares y amigos mediante textos, llamadas, videollamadas o mensajes de voz, estos se hace cada vez más común por diferentes razones ya que las personas que uno estima puede que se encuentren en lugares demasiado alejados como para reencontrarse de vez en cuando, continuando con el análisis de la tabla, 45 socios cuentan con televisor, que generalmente lo usan los niños para su distracción, la computadora es necesaria para los estudiantes porque les facilita la realización de sus actividades escolares, también la gran mayoría tiene el servicio de internet que es necesario para navegar mediante la web o para comunicarse mediante las redes sociales, el uso del Wifi a comparación de la tarjetas de crédito es más conveniente porque les genera menos gasto y es más cómodo usar este servicio porque todos los integrantes de la familia pueden acceder al internet para diferentes actividades, la desventaja es que solo se puede usar mientras te encuentra en el domicilio y no así fuera de ella.

4.4.2. Condiciones sobre la salud.

La relación de las dificultades de salud que padece los familiares del socio con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la post pandemia puede ser aprovechado para el tratamiento adecuado de las enfermedades que presentan los familiares del socio, al contar con mejores ingresos se pueden mejorar la calidad de vida de los mismos.

4.4.2.1. Características sobre las dificultades permanentes.

Tabla 25. Dificultades de salud permanente con la que padece la familia del socio

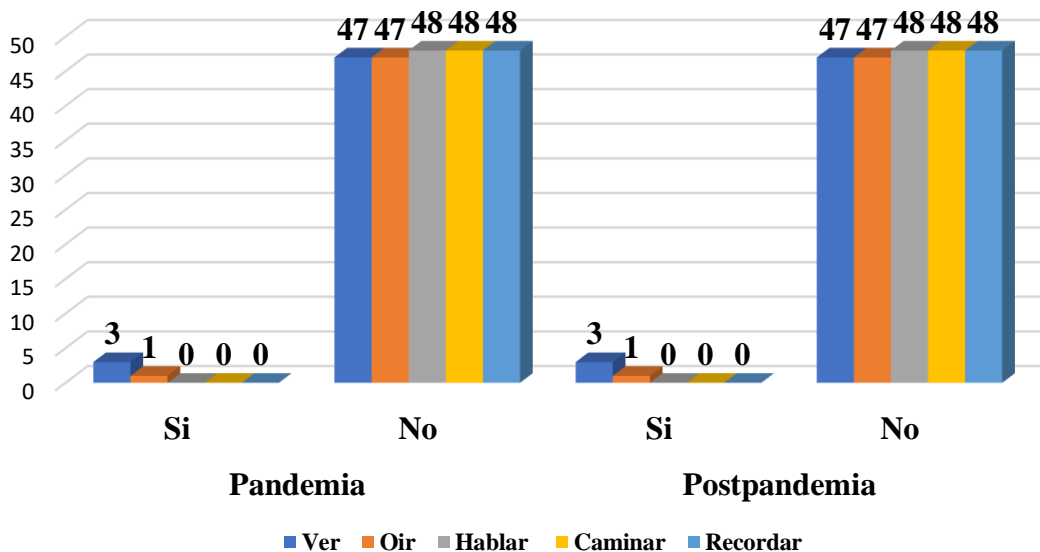
Dificultades de salud permanentes	Pandemia		Postpandemia	
	Si	No	Si	No
Ver	3	47	3	47
Oír	1	47	1	47
Hablar	0	48	0	48
Caminar	0	48	0	48
Recordar	0	48	0	48

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Analizando el cuadro anterior, durante y después de la pandemia las condiciones de salud de sus familiares en cuanto a las dificultades permanentes no han cambiado en nada, casi todos mencionan que sus familiares afortunadamente no padecen este tipo de dificultades por lo tanto gozan de buena salud y se encuentran en buenas condiciones para poder generar ingresos para su familia.

Gráfico 20. Dificultades de salud permanente con las que padece la familia del socio.



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

4.4.2.2. Características sobre las enfermedades crónicas.

A continuación, se va a exponer el tipo de enfermedad crónica que padece el socio o algún familiar, este tipo de enfermedades suelen ser de larga duración y por lo general de progresión lenta, a pesar de que no hay un consenso acerca del plazo a partir del cual una enfermedad pase a considerarse crónica, pero por el término medio, toda enfermedad que tenga una duración mayor de seis meses puede considerarse como crónica.

Se va realizar una comparación durante y después de la pandemia para saber si ya tenían la enfermedad o la han adquirido recientemente es decir en la postpandemia.

El efecto de la post pandemia en relación a las enfermedades crónicas puede ser aprovechado para mejorar tratamiento o por lo menos aliviar los malestares ocasionados por las enfermedades que presentan, al contar con mejores ingresos pueden acceder a mejores centros de salud que les brinden la ayuda que necesaria.

Tabla 26. Enfermedades con las que padece la familia del socio.

Tipo de enfermedad crónica	Pandemia		Postpandemia	
	Si	No	Si	No
Cáncer	0	48	0	48
VIH/Sida	0	48	0	48
Enfermedad del corazón	0	48	0	48
Trastorno genético	0	48	0	48
Enfermedad renal	0	48	0	48

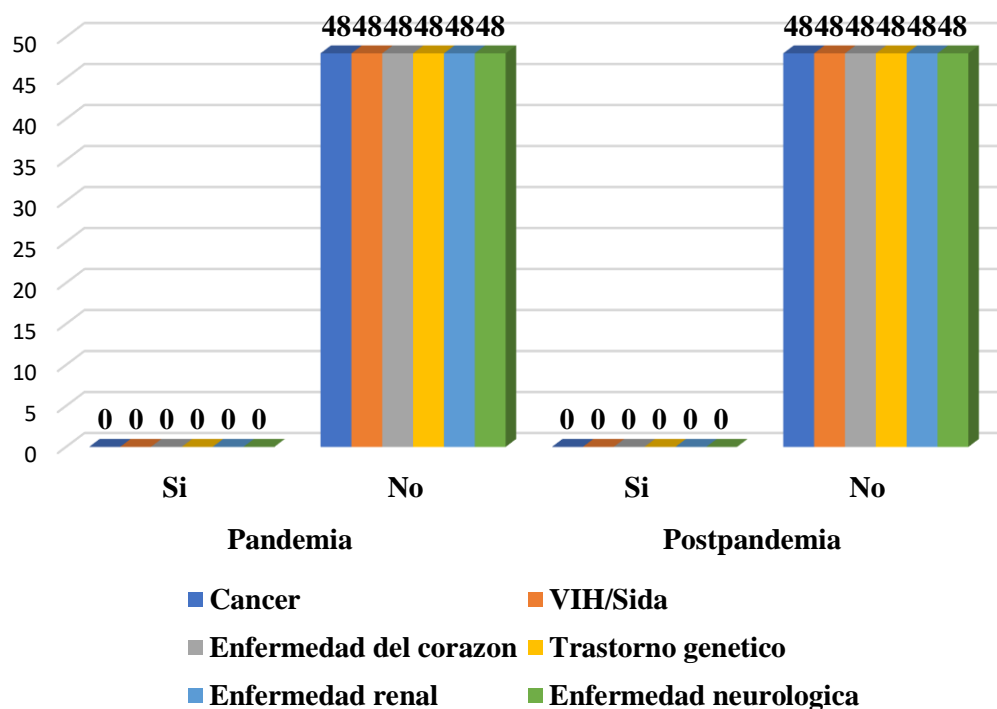
Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

Observando la tabla anterior, podemos notar que todos los socios del sindicato de transporte respondieron que en su familia nadie presenta ninguna de las enfermedades mencionadas en la boleta de encuesta, tales como el cáncer, VIH/Sida, enfermedad del corazón, Trastorno genético o enfermedad renal, es decir que durante la pandemia ni después contrajeron este tipo de enfermedades.

A continuación, se hace la presentación en el gráfico siguiente, todos los datos de la Tabla. Donde se ratifica que ningún familiar del socio ni su familia presentan enfermedades crónicas.

Gráfico 21. Enfermedades con las que padece la familia del socio.



Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

4.4.2.3. Preferencias sobre el establecimiento de salud

A continuación, se va presentar la tabla que nos indique a que establecimiento de salud acude el socio o su familia cuando tienen problemas de salud, los centros de salud son demasiado importantes debido que ofrecen una atención integral que incluye entre sus funciones, la promoción de la salud y la prevención de enfermedades.

Tabla 27. Lugar donde acude el socio y su familia cuando tienen problemas de salud.

Tipo de establecimiento de salud	Pandemia		Postpandemia	
	Si	No	Si	No
Caja nacional de salud	7	41	7	41
Seguro privado de salud	2	46	2	46
Establecimiento de salud publico	39	9	39	9
Establecimiento de salud privado	6	42	6	42
Medico tradicional	32	16	32	16
Se automedica	37	11	37	11

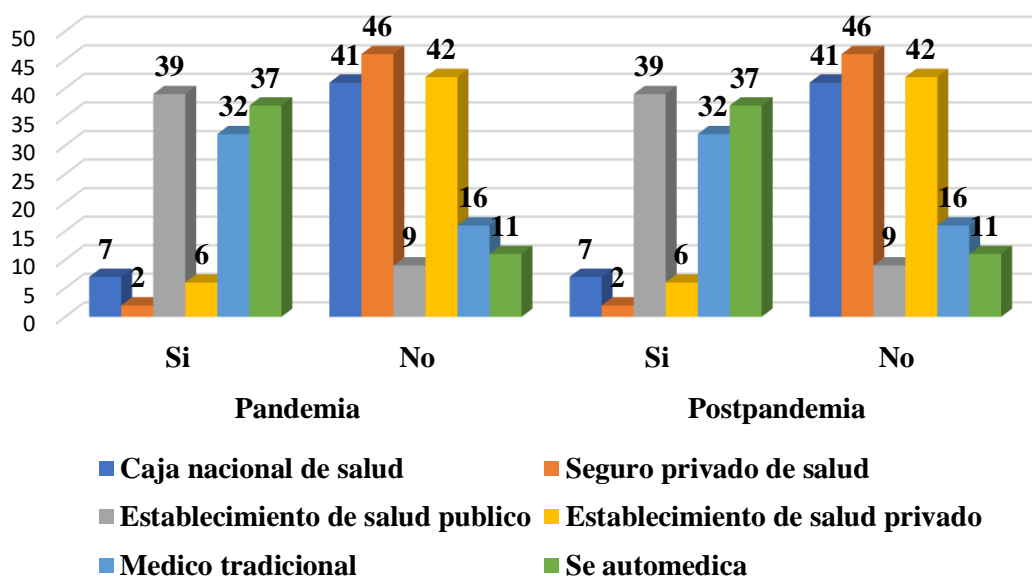
Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En la Tabla anterior, podemos ver que la gran mayoría acuden a los establecimientos de salud público, esto porque los centros de salud de gobierno dan atención gratuita a toda la población que no es asegurada a ninguna otra institución privada como la caja nacional de salud, acudir a este tipo de establecimiento es más común ya que generan un ahorro y se evitan un gasto, en cambio los que asisten a centros privados son pocos y seguramente sus condiciones económicas se lo permiten ya que generalmente este tipo de centros no son gratuitos,.

La población que acude a un médico tradicional también es alta debido a que a veces acuden ahí por alguna torcedura o dolor inexplicable y lo importante es que el costo no es elevado, también hay familiares de los socios que se automedican por dolores leves como ser de cabeza o de estómago, esto con el fin de evitar filas en los hospitales.

Gráfico 22. Establecimiento donde acude la familia del socio cuando tienen problemas de salud.



Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

4.4.3. Condiciones económicas

A continuación, se va presentar la situación económica que padecieron los socios del sindicato de transporte durante los tiempos críticos de la pandemia en comparación a la postpandemia, sabemos que durante el confinamiento estricto todos los sectores económicos se vieron afectados, debido a las restricciones rigurosas que se implementaron para evitar el contagio masivo del covid-19. Una vez anunciado el levantamiento de la cuarentena todos los sectores económicos intentaron reactivarse volviendo a sus funciones laborales, sin embargo aún fue difícil tal reactivación debido a que aún existían varios tipos de restricciones para evitar los contagios del virus, en el caso del sector transporte, debían usar de manera obligatoria medidas de bioseguridad, kits de desinfección para sus unidades de transporte, el cual les implicaba un costo adicional que no era necesario como antes de la pandemia los horarios de circulación eran limitados, es decir solo podían trabajar ciertas horas del día y además tenían que transitar con cantidades limitadas de pasajeros y no así como

lo hacían antes de la pandemia, todos estos factores afectaron en gran magnitud los ingresos de las familias, dejando prácticamente que los socios vivan del día a día sin dejar nada para sus ahorros.

4.4.3.1. Ingreso familiar

La relación del ingreso familiar con el tema planteado, nos muestra que el efecto de la post pandemia puede ser más significativo debido a que ya no existen las medidas restrictivas para evitar los contagios del covid-19 y de esta manera pueden trabajar más horas de acuerdo a sus condiciones físicas.

La economía mundial ha empezado a recuperarse de los estragos que ha provocado la pandemia del corona virus, así mismo el sector transporte que también fue afectado por esta pandemia se encuentra reactivando su economía y a continuación vamos a ver cuál es la situación económica de los transportistas que pertenecen al Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción.

Tabla 28. Ingreso familiar mensual durante la pandemia (Bs.).

Ingreso (Bs.)	Frecuencia relativa	Frecuencia absoluta
xi	fi	hi
700 - 1600	21	43,8
1600 – 2500	13	27,1
2500 – 3400	5	10,4
3400 – 4300	3	6,3
4300 – 5200	2	4,2
5200 - 6100	1	2,1
6100 - 7000	3	6,3
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En la tabla anterior se puede apreciar que el ingreso familiar de los socios que pertenecen al sindicato de transporte, durante la época de pandemia varia de entre 700 y 7000 bs mensual, donde mayor concentración de los ingresos se encuentra entre 700 Bs y 1600 Bs. Este nivel de ingreso ni siquiera representa el salario mínimo nacional.

Tabla 29. Ingreso familiar mensual postpandemia.

Ingreso (Bs.) xi	Frecuencia relativa fi	Frecuencia absoluta hi
2400 – 4058	20	41,7
4058 – 5716	10	20,8
5716 – 7374	8	16,7
7374 – 9032	6	12,5
9032 – 10690	0	0
10690 – 12348	3	6,3
12348 -14006	1	2,1
Total	48	100

Fuente: Boleta de encuesta
Elaboración: Propia

Según la tabla anterior, podemos notar que el ingreso familiar mensual postpandemia de los socios del sindicato de transporte varía entre 2400 bs y 14000 bs mensual, donde la mayor concentración del nivel de ingresos se encuentra entre 2400 a 4058 bs mensual, en comparación en la Tabla 26, podemos decir que los ingresos familiares después de la pandemia se han incrementado significativamente para las familias de los transportistas, ahora con más ingresos disponibles las familias pueden gozar con mejor calidad de vida en comparación con lo que tuvieron que pasar durante la pandemia, ya que se evitan muchos gastos como ser en las medidas de bioseguridad y además ahora ya transitan con la capacidad completa de pasajeros que permite su vehículo.

Tabla 30. Estadísticos de los ingresos durante y después de la pandemia (Bs.)

Estadísticos	Ingreso pandemia (Bs.)	Ingreso postpandemia (Bs.)
Media	2416,67	5458,33
Mediana	2000	4900
Moda	1000	3000
Desv. Estándar	1657,007	2782,379
Mínimo	700	2400
Máximo	7000	14000

Fuente: Boleta de encuesta

Elaboración: Propia

En el cuadro anterior, se muestra la comparación de los ingresos familiares promedio durante y después de la pandemia. Durante la época de pandemia el ingreso familiar mensual de los socios en promedio era de 2416 bs y el ingreso familiar mensual después de la pandemia es de 5458 bs, actualmente, podemos notar claramente que el nivel de ingresos de las familias se ha incrementado significativamente, este incremento en el ingreso familiar les va permitir mejorar sus condiciones de vida.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Del trabajo realizado, se plantean las siguientes conclusiones:

- ✓ El Valle de la Concepción se encuentra a 25 km de la ciudad de Tarija y es uno de los principales atractivos turísticos que tiene el departamento ya que cuenta con la mayor cantidad de hectáreas vitivinícolas y donde encuentran las principales bodegas de vino dentro de Bolivia, por esta razón se cuenta con el servicio de transporte que hacen el recorrido Tarija- Valle de la concepción y viceversa. En el sindicato de transporte la mayor parte de los transportistas pertenecen al género masculino con casi el 86%, pero sin embargo también hay la presencia de las mujeres en una pequeña proporción de casi el 15%.
- ✓ El Sindicato de Transporte Mixto del Valle de la Concepción durante la pandemia vivió meses sumamente críticos donde no generaban ingresos más que para el día, a pesar de las dificultades que tuvieron que afrontar, lograron controlar por lo menos sus condiciones de salud donde casi el 63% de los socios mencionaron que no fueron contagiados por el covid-19.
- ✓ Las restricciones que han sido impuestas por las autoridades nacionales y municipales durante la pandemia para prevenir los contagios del covid-19, como la cuarentena estricta obligatoria, restricciones en la movilidad y el miedo generado en la población hizo que disminuyera la cantidad de pasajeros puesto a que la gran cantidad de usuarios dejaron de usar el servicio de transporte por miedo a ser contagiados según explican los transportistas del sindicato. Además, los transportistas enfrentaron costos operativos adicionales principalmente por el aumento de los costos por los nuevos estándares de higiene y limpieza que se implementaron por el “Decreto de protocolo específico de bioseguridad para los usuarios, propietarios y administradores de transporte urbano”, la gran mayoría de los socios indican que las razones por las que se incrementaron los costos de mantenimiento fue debido al gasto por los insumos que son requeridos para el buen funcionamiento de los vehículos durante los meses críticos de la pandemia, ya que debían incorporar en sus unidades de transporte, dispensadores de alcohol, señalización en asientos, mamparas de división y además

desinfección de sus vehículos, en la actualidad la mayoría de los socios ya no hacen el uso de las medidas de bioseguridad en sus unidades de transporte ya que oficialmente se levantó las medidas de emergencia sanitaria en todo el país.

- ✓ En cuanto a lo económico, durante la pandemia la recesión en los niveles de ingresos fue sumamente notorio en todos los sectores económicos, en el caso de los transportistas ahora, después de la pandemia la reactivación económica es más notoria y el nivel de ingresos se va incrementando tras el levantamiento de las medidas restrictivas.

- ✓ En cuanto a las condiciones sociales, de acuerdo a los resultados obtenidos, muestran que las condiciones en la salud, educación y vivienda han permanecido igual en la postpandemia

Respecto a las condiciones económicas los datos muestran que los socios de este sindicato, han podido aumentar sus ingresos de 2417 bs a 5458 bs. Debido a la eliminación de las restricciones de los horarios de circulación, la eliminación gradual de las medidas de bioseguridad y el aumento del número de pasajeros.

- ✓ Con los resultados obtenidos se demuestra la hipótesis, en el sentido de que la postpandemia tuvo un efecto más positivo en las condiciones económicas en relación a las condiciones sociales.

5.2. RECOMENDACIONES

Considerando los datos presentados:

- ✓ Complementar este estudio con otros trabajos de investigación que coadyuve analizar los efectos de la post pandemia del sector transporte, que actualmente sigue siendo difícil la reactivación económica en su totalidad.
- ✓ Socializar con los representantes de los sindicatos de transporte para obtener información de su sector y así generar proyectos de apoyo.
- ✓ Otorgar créditos a bajas tasa de interés de acuerdo al historial crediticio de los transportistas para mitigar los efectos económicos de la pandemia.
- ✓ Promulgar decretos municipales, ordenanzas, protocolos, etc., para controlar el cumplimiento del buen funcionamiento y estado de los vehículos de transporte, además que cuenten con las medidas de seguridad necesarias, tanto para los pasajeros como para los transportistas.
- ✓ Se propone realizar estudios socioeconómicos para conocer los efectos de la pandemia en el transporte ya que en el Valle existen dos instituciones que prestan el mismo servicio con la misma ruta que es Valle de la Concepción-Tarija y viceversa.
- ✓ Por último, se sugiere que se priorice el manejo de la información digital de los sindicatos de transporte para la alcaldía, las diferentes universidades etc., de esta manera los interesados en realizar investigaciones puedan obtener datos precisos.
- ✓ El presente estudio sirva de base para que las autoridades emitan políticas para favorecer a este sector.