

HUMANIDADES E CIÊNCIAS SOCIAIS:

Perspectivas
Teóricas,
Metodológicas
e de
Investigação

Luis Fernando González-Beltrán
(organizador)



EDITORA
ARTEMIS
2025

VOL IX

HUMANIDADES E CIÊNCIAS SOCIAIS:

Perspectivas
Teóricas,
Metodológicas
e de
Investigação

Luis Fernando González-Beltrán
(organizador)



EDITORA
ARTEMIS
2025

VOL IX



O conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons Atribuição-Não-Comercial NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0). Direitos para esta edição cedidos à Editora Artemis pelos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento, desde que sejam atribuídos créditos aos autores, e sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

A responsabilidade pelo conteúdo dos artigos e seus dados, em sua forma, correção e confiabilidade é exclusiva dos autores. A Editora Artemis, em seu compromisso de manter e aperfeiçoar a qualidade e confiabilidade dos trabalhos que publica, conduz a avaliação cega pelos pares de todos manuscritos publicados, com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

Editora Chefe	Prof. ^a Dr. ^a Antonella Carvalho de Oliveira
Editora Executiva	M. ^a Viviane Carvalho Mocellin
Direção de Arte	M. ^a Bruna Bejarano
Diagramação	Elisangela Abreu
Organizador	Prof. Dr. Luis Fernando González-Beltrán
Imagem da Capa	Bruna Bejarano, Arquivo Pessoal
Bibliotecário	Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

Conselho Editorial

Prof.^a Dr.^a Ada Esther Portero Ricol, *Universidad Tecnológica de La Habana “José Antonio Echeverría”*, Cuba
Prof. Dr. Adalberto de Paula Paranhos, Universidade Federal de Uberlândia, Brasil
Prof. Dr. Agustín Olmos Cruz, *Universidad Autónoma del Estado de México*, México
Prof.^a Dr.^a Amanda Ramalho de Freitas Brito, Universidade Federal da Paraíba, Brasil
Prof.^a Dr.^a Ana Clara Monteverde, *Universidad de Buenos Aires*, Argentina
Prof.^a Dr.^a Ana Júlia Viamonte, Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), Portugal
Prof. Dr. Ángel Mujica Sánchez, *Universidad Nacional del Altiplano*, Peru
Prof.^a Dr.^a Angela Ester Mallmann Centenaro, Universidade do Estado de Mato Grosso, Brasil
Prof.^a Dr.^a Begoña Blandón González, *Universidad de Sevilla*, Espanha
Prof.^a Dr.^a Carmen Pimentel, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil
Prof.^a Dr.^a Catarina Castro, Universidade Nova de Lisboa, Portugal
Prof.^a Dr.^a Cirila Cervera Delgado, *Universidad de Guanajuato*, México
Prof.^a Dr.^a Cláudia Neves, Universidade Aberta de Portugal
Prof.^a Dr.^a Cláudia Padovesi Fonseca, Universidade de Brasília-DF, Brasil
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos, Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil
Dr. Cristo Ernesto Yáñez León – New Jersey Institute of Technology, Newark, NJ, Estados Unidos
Prof. Dr. David García-Martul, *Universidad Rey Juan Carlos de Madrid*, Espanha
Prof.^a Dr.^a Deuzimar Costa Serra, Universidade Estadual do Maranhão, Brasil
Prof.^a Dr.^a Dina Maria Martins Ferreira, Universidade Estadual do Ceará, Brasil
Prof.^a Dr.^a Edith Luévano-Hipólito, *Universidad Autónoma de Nuevo León*, México
Prof.^a Dr.^a Eduarda Maria Rocha Teles de Castro Coelho, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal
Prof. Dr. Eduardo Eugênio Spers, Universidade de São Paulo (USP), Brasil
Prof. Dr. Eloi Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima, Brasil
Prof.^a Dr.^a Elvira Laura Hernández Carballido, *Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo*, México

Prof.^a Dr.^a Emilas Darlene Carmen Lebus, *Universidad Nacional del Nordeste/ Universidad Tecnológica Nacional, Argentina*
Prof.^a Dr.^a Erla Mariela Morales Morgado, *Universidad de Salamanca, Espanha*
Prof. Dr. Ernesto Cristina, *Universidad de la República, Uruguay*
Prof. Dr. Ernesto Ramírez-Briones, *Universidad de Guadalajara, México*
Prof. Dr. Fernando Hitt, *Université du Québec à Montréal, Canadá*
Prof. Dr. Gabriel Díaz Cobos, *Universitat de Barcelona, Espanha*
Prof.^a Dr.^a Gabriela Gonçalves, Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), Portugal
Prof.^a Dr.^a Galina Gumovskaya – Higher School of Economics, Moscow, Russia
Prof. Dr. Geoffroy Roger Pointer Malpass, Universidade Federal do Triângulo Mineiro, Brasil
Prof.^a Dr.^a Gladys Esther Leoz, *Universidad Nacional de San Luis, Argentina*
Prof.^a Dr.^a Glória Beatriz Álvarez, *Universidad de Buenos Aires, Argentina*
Prof. Dr. Gonçalo Poeta Fernandes, Instituto Politécnico da Guarda, Portugal
Prof. Dr. Gustavo Adolfo Juarez, *Universidad Nacional de Catamarca, Argentina*
Prof. Dr. Guillermo Julián González-Pérez, *Universidad de Guadalajara, México*
Prof. Dr. Håkan Karlsson, *University of Gothenburg, Suécia*
Prof.^a Dr.^a Iara Lúcia Tescarollo Dias, Universidade São Francisco, Brasil
Prof.^a Dr.^a Isabel del Rosario Chiyon Carrasco, *Universidad de Piura, Peru*
Prof.^a Dr.^a Isabel Yohena, *Universidad de Buenos Aires, Argentina*
Prof. Dr. Ivan Amaro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil
Prof. Dr. Iván Ramon Sánchez Soto, *Universidad del Bío-Bío, Chile*
Prof.^a Dr.^a Ivânia Maria Carneiro Vieira, Universidade Federal do Amazonas, Brasil
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz, *University of Miami and Miami Dade College, Estados Unidos*
Prof. Dr. Jesús Montero Martínez, *Universidad de Castilla - La Mancha, Espanha*
Prof. Dr. João Manuel Pereira Ramalho Serrano, Universidade de Évora, Portugal
Prof. Dr. Joaquim Júlio Almeida Júnior, UniFIMES - Centro Universitário de Mineiros, Brasil
Prof. Dr. Jorge Ernesto Bartolucci, *Universidad Nacional Autónoma de México, México*
Prof. Dr. José Cortez Godinez, Universidad Autónoma de Baja California, México
Prof. Dr. Juan Carlos Cancino Diaz, Instituto Politécnico Nacional, México
Prof. Dr. Juan Carlos Mosquera Feijoo, *Universidad Politécnica de Madrid, Espanha*
Prof. Dr. Juan Diego Parra Valencia, *Instituto Tecnológico Metropolitano de Medellín, Colômbia*
Prof. Dr. Juan Manuel Sánchez-Yáñez, *Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México*
Prof. Dr. Juan Porras Pulido, *Universidad Nacional Autónoma de México, México*
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil
Prof. Dr. Leinig Antonio Perazolli, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil
Prof.^a Dr.^a Livia do Carmo, Universidade Federal de Goiás, Brasil
Prof.^a Dr.^a Luciane Spanhol Bordignon, Universidade de Passo Fundo, Brasil
Prof. Dr. Luis Fernando González Beltrán, *Universidad Nacional Autónoma de México, México*
Prof. Dr. Luis Vicente Amador Muñoz, *Universidad Pablo de Olavide, Espanha*
Prof.^a Dr.^a Macarena Esteban Ibáñez, *Universidad Pablo de Olavide, Espanha*
Prof. Dr. Manuel Ramiro Rodriguez, *Universidad Santiago de Compostela, Espanha*
Prof. Dr. Manuel Simões, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Portugal
Prof.^a Dr.^a Márcia de Souza Luz Freitas, Universidade Federal de Itajubá, Brasil
Prof. Dr. Marcos Augusto de Lima Nobre, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil
Prof. Dr. Marcos Vinicius Meiado, Universidade Federal de Sergipe, Brasil
Prof.^a Dr.^a Mar Garrido Román, *Universidad de Granada, Espanha*
Prof.^a Dr.^a Margarida Márcia Fernandes Lima, Universidade Federal de Ouro Preto, Brasil
Prof.^a Dr.^a María Alejandra Arecco, *Universidad de Buenos Aires, Argentina*
Prof.^a Dr.^a Maria Aparecida José de Oliveira, Universidade Federal da Bahia, Brasil
Prof.^a Dr.^a Maria Carmen Pastor, *Universitat Jaume I, Espanha*

Prof.ª Dr.ª Maria da Luz Vale Dias – Universidade de Coimbra, Portugal
Prof.ª Dr.ª Maria do Céu Caetano, Universidade Nova de Lisboa, Portugal
Prof.ª Dr.ª Maria do Socorro Saraiva Pinheiro, Universidade Federal do Maranhão, Brasil
Prof.ª Dr.ª MªGraça Pereira, Universidade do Minho, Portugal
Prof.ª Dr.ª Maria Gracinda Carvalho Teixeira, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil
Prof.ª Dr.ª María Guadalupe Vega-López, *Universidad de Guadalajara, México*
Prof.ª Dr.ª Maria Lúcia Pato, Instituto Politécnico de Viseu, Portugal
Prof.ª Dr.ª Maritza González Moreno, *Universidad Tecnológica de La Habana, Cuba*
Prof.ª Dr.ª Mauriceia Silva de Paula Vieira, Universidade Federal de Lavras, Brasil
Prof. Dr. Melchor Gómez Pérez, Universidad del País Vasco, Espanha
Prof.ª Dr.ª Ninfa María Rosas-García, Centro de Biotecnología Genómica-Instituto Politécnico Nacional, México
Prof.ª Dr.ª Odara Horta Boscolo, Universidade Federal Fluminense, Brasil
Prof. Dr. Osbaldo Turpo-Gebera, *Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Peru*
Prof.ª Dr.ª Patrícia Vasconcelos Almeida, Universidade Federal de Lavras, Brasil
Prof.ª Dr.ª Paula Arcoverde Cavalcanti, Universidade do Estado da Bahia, Brasil
Prof. Dr. Rodrigo Marques de Almeida Guerra, Universidade Federal do Pará, Brasil
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares, Universidade Federal do Piauí, Brasil
Prof. Dr. Sérgio Bitencourt Araújo Barros, Universidade Federal do Piauí, Brasil
Prof. Dr. Sérgio Luiz do Amaral Moretti, Universidade Federal de Uberlândia, Brasil
Prof.ª Dr.ª Silvia Inés del Valle Navarro, *Universidad Nacional de Catamarca, Argentina*
Prof.ª Dr.ª Solange Kazumi Sakata, Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN)- USP, Brasil
Prof.ª Dr.ª Stanislava Kashtanova, *Saint Petersburg State University, Russia*
Prof.ª Dr.ª Susana Álvarez Otero – Universidad de Oviedo, Espanha
Prof.ª Dr.ª Teresa Cardoso, Universidade Aberta de Portugal
Prof.ª Dr.ª Teresa Monteiro Seixas, Universidade do Porto, Portugal
Prof. Dr. Valter Machado da Fonseca, Universidade Federal de Viçosa, Brasil
Prof.ª Dr.ª Vanessa Bordin Viera, Universidade Federal de Campina Grande, Brasil
Prof.ª Dr.ª Vera Lúcia Vasilévski dos Santos Araújo, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Brasil
Prof. Dr. Wilson Noé Garcés Aguilar, *Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, Colômbia*
Prof. Dr. Xosé Somoza Medina, *Universidad de León, Espanha*

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

H918 Humanidades e ciências sociais [livro eletrônico] : perspectivas teóricas, metodológicas e de investigação: vol. IX / Organizador Luis Fernando González-Beltrán. – Curitiba, PR: Artemis, 2025.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

Edição bilingue

ISBN 978-65-81701-47-5

DOI 10.37572/EdArt_310325475

1. Ciências sociais. 2. Humanidades. I. González-Beltrán, Luis Fernando.

CDD 300.1

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422



PRÓLOGO

El Volumen IX de la obra “Humanidades e Ciências Sociais: Perspectivas Teóricas, Metodológicas e de Investigação”, ofrece una visión integral sobre los desafíos y las oportunidades que surgen en las áreas de gestión, salud, ambiente, sostenibilidad e innovación tecnológica en el escenario contemporáneo. Reuniendo una variedad de estudios que van desde la sostenibilidad financiera hasta la innovación en políticas públicas y salud, este libro se propone reflexionar sobre las múltiples dimensiones de la evolución social y económica en las sociedades actuales.

En la sección de Gestión, Economía y Desarrollo, los lectores tendrán la oportunidad de explorar cuestiones clave que involucran la sostenibilidad en el ámbito corporativo y social. Desde el estudio de las condiciones de vida y trabajo de los obreros en la industria maquiladora hasta la implementación de sistemas de gestión ambiental en las empresas, los artículos presentan numerosos análisis y hasta un menú de soluciones innovadoras para los problemas de gestión, logística y organización. El impacto de la bioeconomía (modelo económico que busca utilizar los recursos biológicos de manera sostenible) y las tecnologías emergentes, como la inteligencia artificial, también son temas tratados, mostrando cómo estas herramientas pueden contribuir a una mayor ética y eficiencia en las prácticas empresariales. Adicionalmente se propone como resolver uno de los mayores problemas en las ciudades modernas que buscan ser sostenibles: la movilidad y el transporte. En los dos casos que se presentan la solución incluye la cooperación, tanto para cambiar actitudes y poder compartir vehículos, como para compartir una caja común en una cooperativa de transporte.

La sección dedicada a Educación para la Salud presenta dos casos interesantes. Primero sobre las Organizaciones de la Sociedad Civil, que de manera increíble de más de 7000 en Brasil, solo 322 se dedican a la salud. De estas destacamos aquí el instituto Vita, dedicado a la atención de atletas de alto rendimiento, que requieren de tratamiento ortopédico y fisioterapéutico sin costo. Se analizan las condiciones para fundar una sociedad así, como llega a consolidarse y qué contribuciones resultaron de esta iniciativa. Segundo, sobre las acciones de las unidades básicas de salud de un municipio de Brasil, que buscan generar conciencia sobre las enfermedades cardiovasculares. Como otras enfermedades crónico-degenerativas, son de enorme impacto en morbilidad y mortalidad, por lo que se busca impulsar un cambio en el estilo de vida hacia uno más sano y preventivo. Estos estudios no solo presentan los desafíos actuales en el ámbito de la salud, sino que también ofrecen ideas para mejorar las prácticas de bienestar en las comunidades y garantizar el acceso a servicios de salud más eficaces e inclusivos.

En Educación ambiental y Desarrollo turístico, el volumen profundiza en la conexión entre la preservación ambiental y el impacto, mayormente negativo, de las acciones humanas. Se revisan los proyectos ambientales de los escolares, que deben encontrar una relación armónica con su ambiente, guiados por un equipo docente de naturaleza interdisciplinar. También se revisa el proyecto de las comunidades rurales, encargadas de la creación sostenible de abejas, cuyo papel es crucial en el balance de los ecosistemas, con repercusiones en los animales y en nosotros mismos. A continuación se propone un turismo responsable, integrando en uno, los tres modelos de turismo, buscando la regeneración, y la participación tanto de la comunidad como de los voluntarios. De igual forma se plantea un turismo rural sostenible tanto en paisajes naturales que contiene registros rupestres, cuevas rocosas habitadas por homínidos, como en complejos arqueológicos prehispánicos, verdaderas maravillas históricas. En conjunto nos permiten reflexionar sobre la importancia de integrar prácticas ecológicas en la vida cotidiana y en las áreas de desarrollo urbano. La sostenibilidad, en este contexto, se considera una necesidad urgente para garantizar un futuro más equilibrado entre el ser humano y el entorno.

Finalmente, la sección Innovación y nuevas tecnologías aborda cómo la creatividad en estas técnicas ha llegado a tener tan grande impacto en las diferentes áreas de nuestras vidas. Desde el uso de sistemas de videovigilancia, de sistemas de baterías desmontables y de fácil reparación para áreas rurales, de las redes sociales pendientes hasta de la vestimenta de las celebridades, hasta la capacitación en habilidades del siglo XXI, los artículos reflejan cómo la tecnología tiene el poder de transformar nuestra manera de trabajar, vivir e interactuar con el mundo.

Este volumen busca no sólo presentar los desafíos contemporáneos en las áreas de gestión, salud, ambiente y tecnología, sino también ofrecer perspectivas innovadoras y soluciones prácticas para un futuro más sostenible, ético e inclusivo. Los autores aquí reunidos, con su diversidad de enfoques y experiencias, nos invitan a reflexionar sobre el papel de las ciencias sociales, la gestión y la tecnología en la construcción de un mundo mejor.

Dr. Luis Fernando González Beltrán
Universidad Nacional Autónoma de México. (UNAM)

SUMÁRIO

GESTIÓN, ECONOMÍA Y DESARROLLO

CAPÍTULO 1..... 1

CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO DE OBREROS DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA EN BAJA CALIFORNIA, MÉXICO. CONSIDERACIONES METODOLÓGICA PARA SU ESTUDIO

Margarita Barajas Tinoco

Norma García-Leos

Marisol Lara Maldonado

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254751

CAPÍTULO 2..... 16

IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AMBIENTAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA ISO 14001:2015 EN LA EMPRESA COLOMBIANA

Nara Xamanta Sinisterra Lozano

Ramon Gabriel Aguilar Vega

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254752

CAPÍTULO 3..... 26

EMPRESAS DE SERVICIOS ANTE PROBLEMAS LOGÍSTICOS Y DE ORGANIZACIÓN: BUSCANDO LAS MEJORES SOLUCIONES

Zulma Sánchez Estrada

Jorge Noriega Zenteno

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254753

CAPÍTULO 4..... 43

SOSTENIBILIDAD EN ACCIÓN: LA BIOECONOMÍA Y SU IMPACTO EN LA PAZ AMBIENTAL DE CIUDAD BOLÍVAR BOGOTÁ D.C

Ramon Gabriel Aguilar Vega

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254754

CAPÍTULO 5.....52

APORTACIONES DE LA INTELIGENCIA COMPUTACIONAL A LA MEJORA DE LA ÉTICA EN LAS APLICACIONES DE LA IA

Carlos Rafael Cotelo Oñate

Victoria López López

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254755

CAPÍTULO 6..... 61

FACTORES DE ACEPTACIÓN DEL CARPOOLING COMO HERRAMIENTA SOSTENIBLE PARA LA COMUNIDAD ESTUDIANTIL – CASO UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

Verónica Cardona Castañeda

Mileidys Martínez Galeano

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254756

CAPÍTULO 773

IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE CAJA COMÚN COMO ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD FINANCIERA EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

Kenia Lizzeth Carchi Arias

Tania María Valarezo Pereira

Marjorie Katherine Crespo García

Mariana Marisol Yáñez Sarmiento

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254757

EDUCACIÓN PARA LA SALUD

CAPÍTULO 8.....87

ESTUDO DE CASO DOS IMPACTOS DE UMA OSCIP DEDICADA AO ATENDIMENTO ORTOPÉDICO DE ATLETAS DE ALTO RENDIMENTO: O INSTITUTO VITA

Rodrigo Guimarães Motta

Leandro Pereira de Lacerda

Luciano Antônio Prates Junqueira

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254758

CAPÍTULO 9.....112

SENSIBILIZAÇÃO ACERCA DAS DOENÇAS CARDIOVASCULARES EM UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE DE SENHOR DO BONFIM, BA

Álvaro Luís Müller da Fonseca

Karen Luane Souza Figueirêdo
Luana Ventola da Fonseca
Rafaela Ventola da Fonseca
Ariel Gustavo Letti
Tatyjainane Simões Araujo

 https://doi.org/10.37572/EdArt_3103254759

EDUCACIÓN AMBIENTAL Y DESARROLLO TURÍSTICO

CAPÍTULO 10.....123

CARACTERIZACIÓN DE LOS PROYECTOS AMBIENTALES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL CONO SUR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

Danilo de la Rosa Mercado
Rafael Enrique Colpas Castillo

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547510

CAPÍTULO 11.....133

SABERES POPULARES E INOVAÇÃO NA CRIAÇÃO DE ABELHAS NAS COMUNIDADES RURAIS DE SANTALUZ, BA

Álvaro Luís Müller da Fonseca
Luana Ventola da Fonseca
Ariel Gustavo Letti
Hévila Aléxia Lopes de Sousa

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547511

CAPÍTULO 12.....154

INTEGRATING VOLUNTOURISM, COMMUNITY-BASED TOURISM, AND REGENERATIVE TOURISM FOR INCREASED RESPONSIBILITY

Rositsa Röntynen
Minna Tunkkari-Eskelinen

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547512

CAPÍTULO 13.....176

MYSTIC LANDSCAPE ARCHITECTURE

Antonieta Costa

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547513

CAPÍTULO 14..... 191

COMPLEJO DE PAMBAMARCA Y QHAPAQ ÑAN: TESOROS ARQUEOLÓGICOS QUE CONECTAN HISTORIA, CULTURA Y NATURALEZA ANDINA

Jorge Armando Flores Ruíz
Fabio Elton Cruz Góngora
Galo Oswaldo Echeverría Cachipundo
Dennis Victoria Ortiz Cumbal
Brighee Jhovana Obando Villada
María Isabel Varela Jácome
Marcelo Patricio Merino Naranjo
Rosalba Josefina Martínez

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547514

INNOVACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

CAPÍTULO 15.....203

SISTEMA DE VIDEOVIGILANCIA PARA EL SEGUIMIENTO DE PERSONAS SOBRE UN MAPA

Raidel Rodríguez Pérez
Fernando José Artigas Fuentes

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547515

CAPÍTULO 16.....216

DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE BATTERY SYSTEMS WITH SPECIAL FOCUS ON THEIR MAINTAINABILITY

Robert Kretschmann
Christiane Beyer

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547516

CAPÍTULO 17226

O FIGURINO DE KIM KARDASHIAN NO MET GALA 2021: DO “ESTRANHAMENTO” À ALTERIDADE

Sintya de Paula Jorge Motta

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547517

CAPÍTULO 18 247

CAPACITACIÓN PARA ADQUIRIR HABILIDADES PARA EL EMPLEO EN EL SIGLO XXI

Giuseppe Francisco Falcone Treviño

Zaida Leticia Tinajero Mallozzi

Joel Luis Jiménez Galán

Carlos Alberto González Lucio

Sergio Rafael Hernández

Karina Ornelas Garza

 https://doi.org/10.37572/EdArt_31032547518

SOBRE O ORGANIZADOR..... 327

ÍNDICE REMISSIVO328

CAPÍTULO 7

IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE CAJA COMÚN COMO ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD FINANCIERA EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

Data de submissão: 17/02/2025

Data de aceite: 11/03/2025

Kenia Lizzeth Carchi Arias

Universidad Metropolitana del Ecuador
Machala-Ecuador
<https://orcid.org/0000-0003-4023-4015>

Tania María Valarezo Pereira

Universidad Metropolitana del Ecuador
Machala-Ecuador
<https://orcid.org/0009-0003-2191-3124>

Marjorie Katherine Crespo García

Universidad Metropolitana del Ecuador
Machala-Ecuador
<https://orcid.org/0000-0002-4260-1811>

Mariana Marisol Yáñez Sarmiento

Universidad Metropolitana del Ecuador
Machala-Ecuador
<https://orcid.org/0000-0002-1284-1478>

RESUMEN: Actualmente las cooperativas de transporte desempeñan un rol importante en la movilidad, y en el desarrollo de la economía del país, pero también enfrentan desafíos financieros que comprometen su sostenibilidad a largo plazo. Este capítulo tiene como finalidad analizar la implementación de un sistema de caja común como estrategia para

mejorar la gestión financiera en la distribución de ingresos entre los socios de la Cooperativa de Transporte Internacional CIFA. Este estudio sigue una metodología mixta, a partir del enfoque cuantitativo se aplicó encuesta a los 74 socios de la cooperativa, para indagar sobre la gestión interna y deficiencias financieras, así como también desde la perspectiva cualitativa se exploran estudios de casos y modelos de gestión financiera aplicado a las cooperativas de éxito, y como los beneficios que brinda el uso de la caja común contribuye a la equidad, transparencia, y eficiencia operativa en la administración de recursos de los miembros. Finalmente, se evidencia que la implementación correcta de este sistema, garantiza el crecimiento y sostenibilidad de la cooperativa de transporte, destacando su impacto en la mejora del servicio y estabilidad económica, logrando el control de número de kilómetros o vueltas por ruta, manteniendo una igualdad en cuanto a los servicios prestados por unidad; y al valor que se aporta en la caja común será en relación a los valores cobrados durante cada viaje.

PALABRAS CLAVES: Caja común. Sostenibilidad financiera. Cooperativas de transporte. Gestión financiera.

1 INTRODUCCIÓN

El sistema de transporte conforma un eje central en la movilidad; gracias a su aporte, las personas tienen la capacidad de

trasladarse dentro y fuera de las ciudades, y provincias que conforman El Ecuador. De manera que, la asociación, y la gestión administrativa-financiera que estas empresas realizan son determinantes claves en el desarrollo del país. En el presente trabajo se investigan aspectos financieros de la caja común y su importancia como modelo de gestión financiera (Villa, et al., 2018).

Este tipo de compañías generalmente manejan una gestión financiera empírica o de acuerdo con la legislación vigente, de manera que la aplicabilidad de nuevas normativas no está exenta de dificultades y más en entornos cooperativos. La Asamblea Constituyente (2008) incorporó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTSV) en la disposición decimotercera donde determina que las cooperativas de transporte terrestre público se constituyen jurídicamente bajo el sistema de caja común. Siendo en este sentido, necesario utilizar este sistema como un modelo de gestión financiera en estas empresas.

El propósito de esta investigación es proponer como estrategia la implementación de un sistema de caja común, como modelo de gestión financiera, para la Cooperativa CIFA, de la ciudad de Machala, provincia de El Oro. Para esto se empleará una metodología mixta, retomando aspectos cualitativos y cuantitativos con un enfoque descriptivo, utilizando técnicas de investigación como la encuesta, entrevista, revisión documental, la observación y el estudio de campo para evaluar los procesos financieros de la cooperativa. Esto con el interés de presentar una base conceptual práctica que sirva de guía para mejorar la gestión financiera de las cooperativas de transporte en la provincia de El Oro.

2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Cooperativa Internacional Fronteriza Asociada “CIFA”, es una empresa que fue creada en el año 69 en la ciudad de Machala, provincia de El Oro. Se especializa en el transporte de pasajeros. En sus primeros años, se dedicó al transporte de pasajeros y de estudiantes. En el año 1071, tomó 1 ruta de pasajeros de Guayaquil a Huaquillas. Para el año 1987, ya contaba con tramos hasta Machala cada 20 minutos. En el 2020, e inició el transporte hasta Perú, convirtiéndose en una cooperativa de transporte internacional (CIFA, 2023). Actualmente cuenta con 86 unidades Full equipo 4 estrellas, incluidas seis unidades de doble piso Marcopolo y 15 unidades cama baja, dedicada a la prestación de servicios de transporte terrestre con oficinas en Ecuador y Perú. A pesar de tener un crecimiento económico sostenido, enfrenta desafíos en la gestión financiera debido a su modelo individual para el control de efectivo. Este análisis es fundamental

para determinar el panorama de la recaudación y el manejo financiero que se realiza actualmente, lo que trae consigo implicaciones en las decisiones administrativas. El modelo individual genera variaciones en la distribución de recursos, beneficios, decisiones financieras y administrativas, esto debido a que los pasajes cobrados por ruta tienen valores fijos, pero no todos los recorridos son a la misma distancia, lugar de destino, tiempo de arribo, incluso por el tipo de transporte. Lo que genera que los socios de la cooperativa presenten inconformidad en cuanto a la equidad de los beneficios y rubros obtenidos por viajes, al no existir un modelo de caja centralizado que garantice el cumplimiento de la ley de transporte a fin de que la administración pueda tomar las mejores decisiones.

3 OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Diseñar una metodología para la implementación de una caja común como modelo de gestión financiera en la cooperativa CIFA.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer las características de una caja común para definir la metodología de implementación.
- Realizar un diagnóstico de la flota vehicular y la operación de la cooperativa “CIFA”, para sustentar el diseño de la metodología.
- Diseñar la metodología para la recaudación y distribución de los ingresos a través de un modelo de caja común.

4 METODOLOGÍA

El estudio utilizó una metodología mixta, combinando el enfoque cualitativo como cuantitativo, para analizar la realidad financiera de la empresa. Para lo cual, se utilizaron instrumentos de investigación como la entrevista con el planteamiento de 5 preguntas estructuradas, aplicada a 3 socios fundadores de la cooperativa, con el fin de comprender como ha ido mejorando la gestión financiera y administrativa de la empresa en los últimos años. Así como también fueron aplicadas 74 encuestas a miembros de la institución, con 13 preguntas de opción múltiple para evaluar diferentes perspectivas a fin de determinar la efectividad de la gestión interna actual y cuáles son sus puntos débiles a nivel financiero (Araujo et al., (2023).

Resultados que, posteriormente se cuantificaron para ser contrastados y corroborar con la necesidad de la implementación de la caja común como estrategia. Desde el análisis de tipo descriptivo, se realizó una revisión documental sobre los procesos financieros, empresariales y análisis de las características y situaciones que enmarcan una gestión financiera. Además de conocer las normativas o procedimientos contemplados en la ley y sus tipos.

Si bien la aplicación de caja común tiene varios años de vigencia para su aplicabilidad, la empresa de transporte “CIFA” está incursionando en este cambio, por ende, se empleó un estudio de campo para plantear las bases metodológicas de aplicabilidad de un modelo de caja común en el marco de ley y determinar su rentabilidad mediante la evaluación directa.

Mediante la implementación de estos instrumentos de investigación se determinó como se efectúan los procedimientos internos en cuanto a la gestión de ingresos provenientes de los boletajes de los socios de la cooperativa y la distribución de estos. Además, permitió determinar la capacidad profesional y que bases financieras emplean actualmente para regular la participación de los socios en las diferentes rutas, y si el sistema compensa equitativamente los desembolsos para el mantenimiento de las unidades en funcionamiento o de ser el caso que la responsabilidad la asume por completo el socio encargado de la unidad.

5 DESARROLLO DEL TRABAJO

5.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DE LA CAJA COMÚN COMO MODELO DE GESTIÓN FINANCIERA

El modelo de caja común tiene sus orígenes en la antigua Europa con los cristianos primitivos, cuyas agrupaciones realizaban una recolección de todo aquello que producían independientemente de su volumen o cantidad y se lo dividían entre los miembros de la comunidad con el objetivo que todos tuvieran alimentos para sus familias (Córdova, 2020).

Este sistema lleva el mismo principio desde sus orígenes y ha transformado su utilización en diferentes países como en Colombia y México. Bajo esta iniciativa se establece como modelo de gestión obligatorio implementar un modelo de caja común establecido en la LOTTSV y bajo la aplicabilidad de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria se fortaleció este modelo económico (Asamblea Constituyente, 2008).

El principio fundamental de las cooperativas parte del aporte común del capital, donde todo lo generado bajo un solo fondo, sujeto a los balances correspondientes, las

ganancias o pérdidas se distribuyen equitativamente a los socios (Minta & Feijó, 2023). El sistema de caja común es un modelo centralizado, que aplica los principios de eficiencia y eficacia, calidad y prestación de servicios mediante un control administrativo de todos los medios necesarios. Esto permitirá que, al establecer el funcionamiento del transporte público, la flota pueda efectuar un solo rumbo operativo (Carballo, 2023).

Las flotas de transporte terrestre forman sus operaciones utilizando un modelo de caja común. Bajo estos parámetros se aplica de forma ordenada y con la estricta responsabilidad de, que cada ingreso proveniente de los recorridos tendrá el fin exclusivo de ser repartidos de manera igualitaria a los socios de la cooperativa de transporte (Aguilar, 2023). De acuerdo con Cisneros et al., (2022) el modelo de caja común o sistema único es aquel donde los recursos monetarios provenientes de una actividad se administran con fondos comunes.

Este sistema permite corregir o mejorar las características de una administración individual al gestionar la parte financiera como cooperativa, consiguiendo un enfoque más profesional y responsable en la programación de itinerarios y distribución de ingresos de acuerdo con la recaudación total de las unidades (Zea et al., (2019)

Una vez que se adopta el modelo de caja común, los socios tendrán un alivio financiero, ya que la responsabilidad del mantenimiento y salarios de los trabajadores en las unidades pasará a conformar una gestión formal a cargo de un administrador, siendo de esta manera que se emplearía un modelo rentable acorde a los índices financieros pertinentes (Checa & Vásquez, 2022). Por consiguiente, Fuenmayor & Avilés (2016) corrobora que el éxito de la implementación del modelo de caja común, depende del manejo diario del efectivo; lo cual implica evaluaciones y auditorías permanentes con transparencia.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Tránsito (2024) en el instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las operadoras de transporte público, determina lo siguiente:

Que el modelo de gestión por el cual una operadora transporte terrestre público de pasajeros gestionada los recursos de cobro de forma centralizada y aportando un fondo único integrado por todos los socios, genera un reparto equitativo entre los integrantes de la operadora. Las administraciones de un sistema de caja común estarán conformadas por varias áreas y personas calificadas, cuya planificación y organización se estructurará de manera centralizada en la operatividad de la flota con la meta de tender costos mínimos y adicionalmente optimizar el número de unidades y de actuar de manera eficiente en todos los aspectos de la empresa (Municipio de Quito, 2018).

Conforme al texto anterior, la administración de los recursos captados por cada unidad de los abonos provenientes de las operaciones diarias será un factor determinante

y clave para que el mecanismo de recaudación única funcione apropiadamente y en forma transparente. Con esto se garantiza que el ingreso recibido por cada unidad tendrá la garantía de ser repartido equitativamente a cada uno de los socios. La administración de estos abonos mediante un modelo de gestión centralizada demuestra la capacidad de la flota para implementar nuevos mecanismos de recaudación.

Además, las cajas comunes están incluidas dentro de las actividades supervisadas por la Superintendencia de Economía Social y Solidaria. Sin embargo, están obligadas a realizar declaraciones tributarias de impuesto a la renta. La diferencia radica en que, a pesar de tener un representante legal, todos los socios son solidariamente responsables ante el SRI.

5.2 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Los resultados de esta investigación revelan una variedad de perspectivas sobre el funcionamiento interno de la cooperativa de transporte CIFA. Las entrevistas dirigidas a los principales socios encargados de gestionar la administración operativa de la empresa aportan una valoración precisa sobre los procesos internos que actualmente se emplean dentro de la institución en materia financiera. Además, para corroborar con la encuesta realizada a los 74 socios permitió evaluar el nivel de conocimientos sobre las leyes relacionadas con el modelo de caja común y ¿cuáles serían los obstáculos para limitar su implementación? En base a las respuestas del gerente y los socios, se efectúa el análisis pertinente de las respuestas entregadas por parte de los socios, con el fin de comprender la situación interna empresarial.

Interrogante 1 Relacionada al perfil de los clientes: La demanda del servicio está seccionada en base a la clase social; por ende, se determina la capacidad de los clientes para comprar boletos de viaje acorde a su nivel de ingresos. Esto permite establecer una base para desarrollar el modelo de caja común, ya que se pueden realizar proyecciones considerando ingresos promedio de una clase social media.

Interrogante 2 La empresa y la competencia: El personal directivo considera que potenciar los activos empresariales es una propuesta de valor para los clientes. En esto se denota que no consideran la gestión financiera como una determinante para mejorar los procesos internos y generar mayores beneficios implementando un modelo de caja común, que garantiza una distribución equitativa de los beneficios”.

Interrogante 3 Nivel organizacional y financiero de la empresa: El gerente asegura que la organización es pionera en el desarrollo económico, pero los socios manifiestan que no tienen conocimiento de cuál es el manejo contable que realiza

la cooperativa. Esto enmarca una clara necesidad de implementar un modelo de caja común, que a nivel financiero es fácil de interpretar y se puede reconocer anticipadamente cuales son los beneficios obtenidos en base a los ingresos.

Interrogante 4 Opinión del modelo de caja común: Únicamente el gerente tiene conocimiento de cuál es el modelo de caja común y su obligatoriedad, pero el resto de los socios no conoce a qué se refiere esta gestión. La cooperativa maneja un sistema de ahorro que consiste en captar un porcentaje de los ingresos para ser distribuidos en caso de un evento adverso y compensar esa pérdida económica, lo que ciertamente no está en concordancia con el modelo que se propone.

Interrogante 5 beneficios de la caja común: El modelo actual que emplean los socios para gestionar las finanzas empresariales aplica una forma de descuento para manejar la caja de ahorro previamente mencionada. Esto enmarca una administración empírica, que no está regulada por las normativas internas y por ende no se tiene conocimiento de cuál es el beneficio del modelo de caja común.

Interrogante 6 Ingresos. Los socios aportan ideas y opción para incrementar los ingresos. Una de las maneras más efectivas hasta el momento han sido las rifas de pasajes a diferentes lugares del país, sin embargo, se han planteado otras alternativas, como descuentos por compras de pasajes en grupos, y descuentos en viajes ida y regreso.

Interrogante 7 Planes de expansión: Hay que considerar que la cooperativa CIFA es el único parque automotor que realiza viajes internacionales y considera expandir sus rutas de transporte. Esto obliga a la empresa a incorporar el modelo de caja común, ya que se vuelve necesario implementar una gestión que sea capaz de regular la captación de ingresos en distintas rutas y distribuir equitativamente los beneficios a fin de garantizar un manejo apropiado de recursos.⁸

Interrogante 8 Respaldo gubernamental: Consideran que el Estado no apoya el sector automotriz y determinan que únicamente la gestión interna garantiza la continuidad de la cooperativa. La aplicación del modelo de caja común está regulada por la legislación interna y su aplicación trae consigo varios beneficios tanto legales como tributarios, lo que permitiría acceder a estos lineamientos.

En síntesis, la cooperativa de transporte CIFA está legalmente constituida en base a los requerimientos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transbordo y Seguridad Vial y cumple sus obligaciones tributarias tal como lo describen los miembros de la directiva. Sin embargo, esto no implica que las operaciones internas estén siendo llevadas a cabo con eficiencia y acorde al marco legal relacionado con la gestión financiera; esto supone una falencia notable que trae consigo deficiencias en la administración de los

bienes y generación de beneficios. El modelo de caja común no está considerado como un modelo de gestión financiera, ya que las captaciones monetarias procedentes de las ventas de boletos de transporte son responsabilidad de cada unidad operativa y se contabilizan de forma individual.

La gestión financiera, si bien está a cargo del contador de la empresa, cada recaudación es individualizada, lo que implica que las unidades de transporte con rutas de mayor demanda generan más ingresos; estos son propiedad exclusiva de cada socio. Este tipo de administración genera conflictos internos, ya que la distribución de rutas no permite que las ventas sean equitativas para cada miembro asociado, por lo cual los beneficios no se distribuyen en forma equivalente, rompiendo uno de los principios fundamentales del cooperativismo, contemplado en la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. Esta legislación garantiza que las asociaciones o cooperativas distribuirán equitativamente todos los bienes y recursos, de manera que todos los socios perciban los beneficios igualmente.

Este análisis se sustenta en base a las encuestas realizadas, donde se tabula la información de los 74 miembros asociados en la cooperativa CIFA en relación con la gestión administrativa de la directiva, la calidad del servicio, la gestión financiera y legal de la cooperativa. A continuación, se detalla la investigación realizada de manera interna y las respuestas de los socios, esto con el fin de identificar cual es el nivel de la gestión administrativa, si el personal interno es competente y está actualizado en cuanto a las obligaciones legales, además, si dentro de su planificación estos contemplan estrategias de mejora a la gestión financiera.

Por otra parte, la cooperativa de transporte CIF genera ingresos provenientes de dos fuentes principales, la venta de bienes como llantas, aceites, gasolina y la comercialización de servicios de boletaje y encomiendas. Desde este punto se puede observar que existen ciertos desbalances, ya que en el período 2023 se generaron pérdidas, lo que se debió a la recaudación individual y los ingresos no reportados.

Tabla 1. Distribución de ingresos por boletaje.

Servicio	Recaudador	Monto
Boletaje	CIFA	394.806,14
Boletaje	Socios	6.714.646,48
Total		7.109.452,62

Fuente: Estados Financieros Coop. "CIFA" (2023).

En la tabla 1 se observa que las unidades propias a nombre de la empresa tienen un menor monto de recaudación, en tanto que los socios, al ser mayoritarios en

el número de unidades disponibles, abarcan un mercado más amplio. La diferencia por recaudo es de 6.319.840,34 USD; en este punto se falta al principio de cooperativismo, no por la diferencia de recaudación, sino en la distinción explícita entre el patrimonio de los socios de la empresa y aquellos cooperativistas que prestan sus servicios. A nivel contable se puede gestionar esta diferencia para determinar que recursos forman parte del patrimonio accionario de la empresa y que bienes corresponden a los asociados, con el fin de determinar el origen de las ventas.

Seguidamente, el problema radica en la individualización de las ventas por boletaje, ya que al haber más asociados y mayor número de unidades, los beneficios que se distribuyan estarán determinados por estos, lo cual no es el propósito del cooperativismo. Pero en esto, por su contraparte a nivel de costos, gastos y pasivos, los socios son aquellos que terminarían por cubrir el mayor desembolso de dinero. Hay que hacer una clara diferenciación entre las operaciones de transporte y estaciones de servicios; principalmente el enfoque radica en el caso de que únicamente la cooperativa se dedique a la prestación de servicios de transporte. En esto, tenemos que la empresa de transporte “CIFA” incurre en los siguientes desembolsos principales descritos a continuación.

Tabla 2. Costos de Boletaje2.

Costos de Ventas de Servicios Prestado	Valor
Servicios de Transporte	6.714.646,48
Total, Costos y Gastos	6.714.646,48

Elaboración propia.

Fuente: Estados Financieros Coop. “CIFA” (2023).

La tabla 2 muestra la forma de determinar que los costos de boletaje son equivalentes a los ingresos que perciben los socios; esto se realiza mediante un proceso simple de notificación en donde el socio informa lo que ha generado en cada ruta y posteriormente se desembolsa a nombre de cada socio por unidad. Dejando únicamente como bienes percibidos los ingresos generados por las unidades propias de la empresa, incluso aquí se descartan las ventas de las estaciones de servicio para centrar el análisis únicamente en el boletaje que tiene relación directa con el comedor de caja común. En este sentido, se evalúan los gastos incurridos en la administración, operación y cancelación de servicios en cuanto a las operaciones de transporte.

Tabla 3. Gastos de Administración y Ventas.

Gastos de Administración y Ventas	Valor
Remuneraciones	366.241,31
Beneficios Sociales	69.200,81

Alimentación, Movilización y Uniformes	34.779,88
Aporte al IESS	59.780,20
Dietas y Gastos de Representación	23.931,44
Otros Gastos del Personal	4.560,16
Total, Gastos de Administración y Ventas	558.493,80

Elaboración propia.

Fuente: Estados Financieros Coop. "CIFA" (2023).

El principal rubro administrativo corresponde a las remuneraciones del personal por un monto de 366.241,31 USD, correspondiente a los trabajadores permanentes de las diferentes sucursales de la cooperativa "CIFA". El resto de los gastos corresponden principalmente a los pagos de obligaciones sociales y representación en cuanto al comité administrativo en cumplimiento de las responsabilidades de la economía popular y solidaria. Sin embargo, la empresa tiene que recurrir a más desembolsos inherentes al mantenimiento y continuidad de la prestación de servicios de transporte, tal como se expresa a continuación.

Tabla 4. Gastos Generales y Servicios.

Gastos Generales y Servicios	Valor
Gastos Generales y Servicios	243.117,18
Mantenimiento y Reparación	79.211,32
Materiales y Suministros	68.031,59
Sistemas Tecnológicos	42.518,49
Servicios Cooperativos	4.037,47
Impuestos, Contribuciones y Multas	50.641,03
Servicios Varios	50.678,56
Depreciaciones	34.431,92
Servicios Básicos	31.774,36
Gastos Judiciales y Accid. 2 pisos	139.118,78
Total, Gastos Generales y Servicios	743.560,70

Elaboración propia.

Fuente: Estados Financieros Coop. "CIFA" (2023).

Estos desembolsos son los más grandes incurridos por la empresa, ya que son transacciones diversas enfocadas a distintos aspectos operativos; siendo el mayor los gastos generales y servicios por 243.117,18 USD, principalmente determinados por los servicios bancarios, seguridad, seguros y comunicación de las unidades de transporte. Los siguientes rubros son directamente enfocados al mantenimiento y reparación de los buses de transporte, tanto en la parte mecánica, sistemas, servicios adicionales, como

en las compensaciones por accidentes correspondientes a los gastos judiciales. Cabe denotar que estos desembolsos son a cuenta de la empresa.

Tabla 5. Gastos Financieros.

Gastos Financieros	Valor
Intereses	9.833,97
Total, Gastos Financieros	9.833,97

Elaboración propia.

Fuente: Estados Financieros Coop. "CIFA" (2023).

El último rubro corresponde a los gastos financieros por concepto de préstamos para gastos internos en las estaciones de servicios y a nombre de seis socios. El otorgamiento crediticio es a nombre de la compañía, pero tiene un acuerdo explícito de cancelación por parte de los miembros que lo requerían. Tal como se puede apreciar, la empresa incurre en varias operaciones que requieren de desembolsos inmediatos y más cuando se trata de mantener activas las operaciones de las unidades de transporte. A continuación, se presenta en la tabla 6, el resumen donde se determina que los ingresos percibidos por el boletaje no compensan los costos y gastos incurridos; esto quiere decir que las estaciones de servicio aportan considerablemente a la continuidad operativa de la empresa.

Tabla 6. Resumen de Ingresos, Costos y Gastos.

Resumen	Valor
Ingresos CIFA	394.806,14
Ingresos Socios	6.714.646,48
Total, Ingresos Boletaje	7.109.452,62
Costos de Ventas de Servicios Prestado	6.714.646,48
Gastos de Administración y Ventas	558.493,80
Gastos Generales y Servicios	743.560,70
Gastos Financieros	9.833,97
Total, Gastos	8.026.534,95
Diferencia	-917.082,33

Nota. Elaboración propia.

Fuente: Estados Financieros Coop. "CIFA" (2023).

5.3 PROPUESTA METODOLÓGICA DE LA CAJA COMÚN

Como primera propuesta metodológica es que la empresa de transporte apertura una cuenta bancaria en alguna institución financiera, para que los socios directamente realicen depósitos o transferencias, ya que el flujo de efectivo es vulnerable a los robos.

A continuación, se resume los criterios que se deben considerar para la implementación de la caja común.

Tabla 7. Implementación del Modelo de Caja Común.

Concepto	Detalle
1.- Gestión y recaudo centralizados	Control sobre: <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos programados • Itinerario. • Checklist aprobado.
2.- Gestión y recaudo Centralizados	Mecanismo por el cual se provee a todos quienes intervienen en la prestación de servicio de los insumos documentales e instrucción <ul style="list-style-type: none"> • Identificaciones • Uniformes • Hojas de registro y • Boletos o tiques.
3.- Plan de operaciones y supervisión y Control	Fue desarrollado para tener un control efectivo sobre el personal a bordo de las unidades, en especial en la facturación. Realizar control sobre los valores cobrados a los clientes. Cantidad de kilómetros recorridos y consumo de combustible.
4.- Registro	<ul style="list-style-type: none"> • Frecuencia de recorrido de cada una de las unidades de transporte • Ingresos por conceptos de tarifas • Consistencia de los datos entregados por el controlador
5.- Liquidación	Valores para entregar en la caja con relación a los valores cobrados durante el viaje. Para realizar este proceso, la operadora debe cumplir inicialmente con sus obligaciones acorde al siguiente orden de prelación. Obligaciones laborales: Sueldos, salarios y obligaciones con el IESS.

Nota. Elaboración propia.

Para efectuar la distribución equivalente de los socios en cuanto a los beneficios percibidos por parte de los 81 socios de la cooperativa de transporte "CIFA", se toma en consideración la inversión inicial por socio, donde se toma como base el valor comercial ponderado de la unidad de transporte y el valor por derecho de línea o paquete accionario equivalente a \$ 27.000,00 por cada colaborador. Con este propósito se distribuyeron las unidades y los socios en función de la fecha de fabricación del automotor y determinar cuál es el porcentaje de participación en función del rubro y el total de la inversión prevista.

Tabla 8. Inversión de los socios.

Año	Socios	Inversión Total	Participación	Promedio
2004	7	1.169.000,00	7,42%	1,10%
2005	3	501.000,00	3,18%	1,10%
2006	7	1.119.000,00	7,10%	1,05%
2007	9	1.443.000,00	9,16%	1,05%

2008	10	1.610.000,00	10,22%	1,06%
2009	9	1.453.000,00	9,22%	1,36%
2010	6	1.174.200,00	7,45%	1,10%
2011	4	888.000,00	5,64%	1,46%
2012	8	1.888.000,00	11,98%	1,38%
2013	6	1.412.000,00	8,96%	1,54%
2014	5	1.392.343,15	8,84%	1,31%
2015	7	1.706.300,00	10,83%	1,40%
	81	15.755.843,15	100,00%	

Elaboración propia.

Fuente: Estados Financieros Coop. "CIFA" (2023).

En función de lo que muestra la tabla 8 esta distribución por participación de cada socio se dividirán los beneficios respectivos, una vez que se hayan descontado los desembolsos necesarios para la gestión administrativa y operativa, lo cual dejaría como costo de venta únicamente a la compra de los suministros para las estaciones de servicios. Esto permitirá tener una mejor gestión, ya que los flujos de efectivo serán equitativos de acuerdo con el monto de la aportación.

6 CONCLUSIONES

El modelo de caja común está enfocado en distribuir equitativamente los beneficios propuestos por la ley, de manera que su aplicabilidad es fundamental para que la gestión interna funcione adecuadamente, además de tener un sustento legal que garantice el cumplimiento de las obligaciones. Este tipo de modelo sigue un estricto proceso de centralización de la recaudación y distribución.

La flota maneja sus operaciones de forma individualizada, es decir, todos los recursos captados por los socios corren a cuenta de estos. Lo cual deja fuera la posibilidad de controlar que unidades y que rutas generan un mayor monto de ingresos, lo que a nivel financiero genera un desbalance en la distribución de ingresos, además de que representa una carga considerable en los costos de venta.

La metodología para la implementación consta de cinco etapas principales, en donde la centralización de la recaudación es el eje fundamental que permitirá que los beneficios sean distribuidos equitativamente. El modelo es factible debido a que permite controlar los beneficios captados por las unidades, además de preservar el cooperativismo, respetando el número de kilómetros o vueltas por ruta, manteniendo una igualdad en cuanto a los servicios prestados por unidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Transito. (2024, marzo 1). *Agencia Nacional de Transito*. Obtenido de Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común: <https://www.gob.ec/ant?page=1>

Aguilar, O. (2023). Micro y pequeñas empresas familiares y no familiares en Latinoamérica: Diferencias en su cultura financiera. *Análisis Económico*, 38(97), 149–161. Obtenido de <https://doi.org/10.24275/uam/azc/dcsh/ae/2022v38n97/Aguilar>

Araujo, I., Cevallos, S., Navarrete, M., & Cadena, C. (2023). *Metodología de Investigación*. Editorial CID - Centro de Investigación y. doi:https://doi.org/10.37811/cli_w834

Asamblea Constituyente. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: Asamblea Constituyente. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Asamblea Nacional Constituyente. (2011, mayo 10). *Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria. Ley 0. Registro Oficial No. 444 de 10-may-2011. Estado: Vigente*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_econ.pdf

Carballo, J. (2023). *La gestión financiera de la empresa Análisis y planificación para la toma de decisiones* (2. ed.). ESIC. Obtenido de <https://www.esic.edu/sites/default/files/2023-10/978-84-11920-00-1%20La%20gesti%C3%B3n%20financiera%20de%20la%20empresa%202%C2%AA%20edici%C3%B3n.pdf>

Checa, M., & Vásquez, R. (2022). Tecnología quick response (QR) para prevenir la transmisión del covid-19 a través de dinero en efectivo en el transporte público en Ecuador. *Universidad Y Sociedad*, 14(5), 524–530. Obtenido de <https://rus.ucf.edu/cu/index.php/rus/article/view/3248>

CIFA. (2023, marzo 1). *CIFA*. Obtenido de Historia de la Cooperativa CIFA: <https://www.cifainternacional.com/nosotros/>

Cisneros, L., Asimbaya, A., Velásquez, P., & Garay, V. (2022). El control de calidad en la administración de transporte terrestre. *Dominio De Las Ciencias*, 8(2), 22–44. doi:<https://doi.org/10.23857/dc.v8i2.2631>

Fuenmayor, D., & Avilés, C. (2016). *Evaluación financiera de la propuesta de caja común en la cooperativa de transporte rio Amzonas de Guayaquil periodo 2015- 2016*. [Tesis de Pregrado, Universidad de Guayaquil], Repositorio Institucional UG. Obtenido de <https://repositorio.ug.edu.ec/bitstreams/905d5d80-ccd0-4315-a0cc-3726403836dc/download>

Minta, L., & Feijó, T. (2023). Gestión operativa-administrativa en la calidad de servicio del transporte interprovincial en la Terminal del Cantón Salcedo. 593 *Digital Publisher CEIT*, 8(1-1), 144-154. doi:<https://doi.org/10.33386/593dp.2023.1-1.1613>

Municipio de Quito. (2018). *Definición del Modelo para la Implementación del Sistema de Recaudo*. Municipio de Quito. Obtenido de https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Mesas%20de%20Trabajo%20Concejo%20Metropolitano/2019-01-18/1.%20Estructura%20tarifaria/Norma%20t%C3%A9cnica/Productos%203/Entregable%203.pdf

Villa, R., Collaguazo, N., Cevallos, W., & Atencia, E. (2018). La implementación del sistema de caja común en el sistema de transporte terrestre. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 5(8), 1-18. Obtenido de <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/05/caja-comun-transporte.html>

Zea, C., Soledispa, X., Baque, A., Ayón, G., Álvarez, D., & Muñoz, L. (2019). *La metodología de la investigación*. Mawil Publicaciones de Ecuador. doi:<https://doi.org/10.26820/978-9942-787-96-5>

SOBRE O ORGANIZADOR

Luis Fernando González-Beltrán- Doctorado en Psicología. Profesor Asociado de la Facultad de Estudios Superiores Iztacala (FESI) UNAM, Miembro de la Asociación Internacional de Análisis Conductual. (ABAI). de la Sociedad Mexicana de Análisis de la Conducta, del Sistema Mexicano de Investigación en Psicología, y de La Asociación Mexicana de Comportamiento y Salud. Consejero Propietario perteneciente al Consejo Interno de Posgrado para el programa de Psicología 1994-1999. Jefe de Sección Académica de la Carrera de Psicología. ENEPI, UNAM, de 9 de Marzo de 1999 a Febrero 2003. Secretario Académico de la Secretaría General de la Facultad de Psicología 2012. Con 40 años de Docencia en licenciatura en Psicología, en 4 diferentes Planes de estudios, con 18 asignaturas diferentes, y 10 asignaturas diferentes en el Posgrado, en la FESI y la Facultad de Psicología. Cursos en Especialidad en Psicología de la Salud y de Maestría en Psicología de la Salud en CENHIES Pachuca, Hidalgo. Con Tutorías en el Programa Alta Exigencia Académica, PRONABES, Sistema Institucional de Tutorías. Comité Tutoral en el Programa de Maestría en Psicología, Universidad Autónoma del Estado de Morelos. En investigación 28 Artículos en revistas especializadas, Coautor de un libro especializado, 12 Capítulos de Libro especializado, Dictaminador de libros y artículos especializados, evaluador de proyectos del CONACYT, con más de 100 Ponencias en Eventos Especializados Nacionales, y más de 20 en Eventos Internacionales, 13 Conferencia en Eventos Académicos, Organizador de 17 eventos y congresos, con Participación en elaboración de planes de estudio, Responsable de Proyectos de Investigación apoyados por DGAPA de la UNAM y por CONACYT. Evaluador de ponencias en el Congreso Internacional de Innovación Educativa del Tecnológico de Monterrey; Revisor de libros del Comité Editorial FESI, UNAM; del Comité editorial Facultad de Psicología, UNAM y del Cuerpo Editorial Artemis Editora. Revisor de las revistas "Itinerario de las miradas: Serie de divulgación de Avances de Investigación". FES Acatlán; "Lecturas de Economía", Universidad de Antioquía, Medellín, Colombia, Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica (PSIENCIA). Buenos Aires, Revista "Advances in Research"; Revista "Current Journal of Applied Science and Technology"; Revista "Asian Journal of Education and Social Studies"; y Revista "Journal of Pharmaceutical Research International".

<https://orcid.org/0000-0002-3492-1145>

ÍNDICE REMISSIVO

A

Alteridade 226, 227, 229, 238, 239, 243

Atenção Primária à Saúde 112, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122

Atletas de alto rendimento 87, 88, 96, 99

B

Battery system 216, 217, 218, 219, 220, 221, 224

Bioeconomía 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51

C

Caja común 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86

Calidad de vida 2, 7, 10, 11, 46, 62, 293, 294, 301

Capacitación 26, 28, 30, 33, 34, 42, 129, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 278, 281, 282, 283, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 318, 321, 322, 323, 324, 325, 326

Capacitación de personal 26

Capital natural 43, 45, 47

Community-based tourism 154, 155, 156, 158, 159, 161, 162, 166, 167, 168, 170, 172, 173, 175

Competencia creciente 26

Competencias 28, 58, 247, 248, 250, 251, 252, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 268, 269, 270, 285, 299, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 318, 319, 321, 323, 324, 325, 326

Complejo arqueológico 192, 193, 194, 201, 202

Condiciones de trabajo y poder adquisitivo 2, 8

Congestión tráfega 61

Conhecimento popular 133

Contacting 216

Cooperativas de transporte 73, 74

D

Design guidelines 216, 218, 224

Detección de personas 203, 206, 208, 210, 212, 213, 215

Diagnóstico ambiental 22, 123

Doenças cardiovasculares 112, 113, 114, 115, 118, 119, 120

E

Educação em saúde 112, 113, 116, 119, 120

Educación ambiental 43, 44, 46, 48, 51, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 131, 132

Emprego 1, 4, 11, 13, 14, 44, 47, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 269, 274, 278, 281, 282, 283, 285, 286, 287, 288, 289, 291, 292, 293, 294, 296, 298, 299, 301, 302, 304, 306, 307, 308, 310, 311, 313, 315, 317, 318, 319, 321, 322, 323, 324

Energía sustentável 61

Escases de materia prima 26

Esporte 87, 96, 97, 98, 100, 103, 104, 108, 109, 110, 111

Estudo de caso 87, 92, 110

Etnobiología 133, 134, 152

F

Fatores de risco 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121

G

Gestión ambiental 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 43, 123, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132

Gestión financiera 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 86

H

Habilidades 26, 34, 46, 58, 113, 117, 140, 147, 150, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 273, 274, 275, 278, 281, 282, 283, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 321, 322, 323, 324, 325, 326

I

Identificación de personas 203, 207

Inovação 133, 142, 147

Instituto Vita 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110

Inteligencia artificial 52, 53, 54, 55, 56, 249, 250, 269, 309, 313

Inteligencia computacional 52, 54, 55, 57

L

Lectura del territorio 123, 131

Lógica difusa 52, 54

M

Mantenimiento preventivo 26

Moda 226, 227, 231, 235, 237, 238, 244, 245, 246, 279, 306

Mystic landscape 176, 179, 186

O

Obreros en Baja California 2

Optimización 16, 19, 21, 22, 33, 61, 64

OSCIP 87, 89, 90, 91, 92, 95, 97, 98, 99, 103, 105, 106, 108, 109, 110

P

Patrimonio natural y cultural 192

Planificación de la producción 26

Plano da expressão 226, 227, 229, 232, 233, 240, 241, 242, 243

Plano do conteúdo 226, 227, 229, 232, 233, 240, 241, 243

Q

Qhapaq Ñan 191, 192, 201, 202

R

Regenerative tourism 154, 155, 156, 159, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173

Responsible tourism 154, 155, 156, 162, 166, 168, 169, 170, 172, 174

Rock basins 176, 178, 179, 180, 182, 185

Rupestal registers 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186

S

Sector textil 16, 19, 20, 21, 51

Seguimiento de personas 203, 205, 208, 212, 213, 214

Semiótica 178, 179, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 240, 244, 245

Siglo XXI 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 265,

266, 269, 270, 271, 274, 281, 282, 283, 285, 286, 287, 289, 290, 291, 293, 294, 295, 296, 299, 301, 302, 304, 306, 310, 312, 315, 317, 319, 321, 322, 323, 324, 325, 326

Sistema inteligente 55, 61

Sistemas de evaluación 52

Sostenibilidad 16, 18, 19, 21, 22, 25, 43, 45, 50, 51, 62, 63, 65, 66, 68, 69, 73, 124, 128, 130, 132, 292, 294, 300

Sostenibilidad financiera 73, 300

Stakeholder mapping 154

Sur del Atlántico 123, 125, 131

Sustainability 17, 43, 44, 72, 155, 159, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 216, 218, 220, 225

T

Transporte 12, 13, 28, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 141, 215

Turismo rural 192

V

Videovigilancia 203, 204, 205, 213, 215

Voluntourism 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 174