

Análisis de las dificultades de transporte y cómo afectan la productividad y bienestar de los empleados de ALIAR S.A en el municipio de Puerto Gaitán - Meta

Leidy Karina Martínez Luna ¹

Camila Andrea Camelo Ovalle ²

David Felipe Bohorquez Alfonso ³

Director de opción de grado - Héctor Andrés López Naranjo

Economista - Magister en Educación

PhD. (C) Administración de Negocio

Nota de autor

Este trabajo se hizo con el propósito de analizar y proponer estrategias que promuevan el bienestar y la productividad de los empleados de ALIAR SA en Puerto Gaitán, Meta. Inspirado por el compromiso de ALIAR SA con el desarrollo social y el fortalecimiento de su capital humano.

Agradecemos a los colaboradores de ALIAR SA por su participación y disposición para proporcionar datos y experiencias que enriquecieron este análisis.

Camila Andrea Camelo Ovalle. Camiandre314@gmail.com

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Resumen

Este estudio tiene como objetivo analizar las dificultades logísticas que enfrentan los empleados de ALIAR S.A. al desplazarse hacia su lugar de trabajo en una zona rural, con el fin de proponer soluciones que mejoren su calidad de vida y eficiencia laboral. Se establecieron dos objetivos específicos: identificar los factores que influyen en las dificultades de transporte y evaluar el impacto de estas en la productividad y bienestar de los empleados.

Para ello, se utilizó una encuesta estructurada administrada a una muestra representativa de 212 empleados. El cuestionario se dividió en tres secciones: datos demográficos, condiciones de transporte y el impacto en la productividad. Se incluyeron preguntas cerradas y abiertas para recoger datos tanto cuantitativos como cualitativos.

Los resultados revelan que los empleados enfrentan desafíos significativos en su desplazamiento diario, incluyendo tiempos prolongados de viaje, altos costos y condiciones inadecuadas de las vías. Estos factores afectan negativamente su productividad y bienestar, manifestándose en altos niveles de estrés y frecuentes llegadas tardías.

A partir de estos hallazgos, se proponen soluciones como la mejora de las condiciones de transporte, la implementación de programas de apoyo para empleados y la optimización de rutas. Este trabajo busca contribuir a la identificación de estrategias efectivas que no solo mejoren la calidad de vida de los empleados de ALIAR S.A., sino que también potencien su rendimiento laboral.

Palabras clave: transporte, productividad, bienestar, empleados.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Abstract

This study aims to analyze the logistical difficulties faced by ALIAR S.A. employees. when traveling to their workplace in a rural area, in order to propose solutions that improve their quality of life and work efficiency. Two specific objectives were established: identify the factors that influence transportation difficulties and evaluate their impact on the productivity and well-being of employees.

To do this, a structured survey administered to a representative sample of 212 employees was used. The questionnaire was divided into three sections: demographics, transportation conditions, and the impact on productivity. Closed and open questions were included to collect both quantitative and qualitative data.

The results reveal that employees face significant challenges in their daily commute, including long travel times, high costs, and inadequate road conditions. These factors negatively affect their productivity and well-being, manifesting in high levels of stress and frequent late arrivals.

Based on these findings, solutions are proposed such as improving transportation conditions, implementing employee support programs and optimizing routes. This work seeks to contribute to the identification of effective strategies that not only improve the quality of life of ALIAR S.A. employees, but also enhance their work performance.

Keywords: transport, productivity, welfare, employees.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Análisis de las dificultades de transporte y cómo afecta la productividad y bienestar de los empleados de ALIAR S.A en el municipio de Puerto Gaitán - Meta

La presente investigación se enfoca en abordar de manera exhaustiva la dificultad que enfrentan los empleados de ALIAR SA al llegar a su lugar de trabajo, situado en una zona rural. Reconociendo la complejidad de esta problemática, se proponen soluciones integrales que no sólo aborden los desafíos de acceso, sino que también garanticen la seguridad, el bienestar y la puntualidad de los trabajadores. Se busca, a través de un análisis detallado de las necesidades y obstáculos presentes en el entorno laboral y comunitario, proporcionar recomendaciones prácticas y efectivas que puedan implementarse con éxito. Además, se busca que estas soluciones no solo beneficien a los empleados directamente involucrados, sino que también contribuyan al desarrollo y la mejora del entorno local en su conjunto. Así, se espera promover un entorno laboral que no solo sea seguro y eficiente, sino también sostenible a largo plazo. Se anticipa que la implementación de estas medidas no solo conducirá a una reducción significativa de los accidentes de tráfico, sino que también tendrá un impacto positivo en la calidad de vida de los trabajadores y en la integración de la empresa con la comunidad local, generando así beneficios tangibles y duraderos para todas las partes involucradas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la investigación aporta principalmente realizar un análisis o estudio general para identificar la problemática y las necesidades prioritarias ante la situación de falta de medio de transporte para empleados de ALIAR S.A.S. el dilema que llevan a cabo los empleados de esta empresa a la hora de llegar a su lugar de trabajo, se busca contribuir y presentar ante el personal representante esta propuesta para evitar tragedias, tener prioridad y velar por el bienestar del personal.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Toda empresa necesita de la existencia de estos medios para garantizar movilidad a los miembros de la empresa, teniendo en cuenta que el transporte es parte esencial en el desarrollo social y económico para empresa, empleados y en general para la población, se unifica los diversos puntos del mismo, aportando globalidad que permite que los empleados circulen libremente y en óptimas condiciones ante diferentes climas o adversidades. En este caso, se afirma que un transporte sustentable ofrece las mejores condiciones de desplazamiento a la población laboral, cubriendo sus necesidades de movilidad marcando un enfoque y un mejoramiento al desarrollo socioeconómico empresarial, obteniendo el mejoramiento de la accesibilidad de un servicio óptimo y la integración entre las personas y el tráfico de la vía nacional por la que se transporta cada empleado. Por consiguiente, fue recomendable realizar un estudio del uso apropiado del espacio público y la amplitud de este proyecto para todos los miembros de esta entidad.

De esta manera, el documento tiene como objetivo general analizar las dificultades logísticas que enfrentan los empleados de ALIAR SA al desplazarse hacia su lugar de trabajo, con el fin de proponer soluciones que mejoren su calidad de vida y eficiencia laboral. Así mismo plantea como objetivos específicos identificar los principales factores que influyen en las dificultades de transporte de los empleados de ALIAR SA hacia su lugar de trabajo. Como último objetivo específico evaluar el impacto de estas dificultades logísticas tienen sobre la productividad laboral y el bienestar de los empleados.

Planteamiento de la problemática de la investigación

La empresa ALIAR SA, ubicada en una zona rural de Puerto Gaitán, Meta, enfrenta importantes desafíos relacionados con el acceso de sus empleados a las instalaciones

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

laborales. Según estudios sobre la movilidad en áreas rurales de Colombia, el 63% de los municipios en zonas rurales presentan limitaciones en la infraestructura vial, lo que complica el transporte regular y seguro de los trabajadores sea inestable.

En estas áreas, las carreteras suelen estar en mal estado o ser insuficientes, especialmente durante la temporada de lluvias, cuando el 48% de las vías terciarias, es decir, caminos no pavimentados se vuelven intransitables (Ministerio de Transporte, 2021).

Estas condiciones adversas afectan de manera significativa la puntualidad y la seguridad de los empleados que dependen del transporte público o de vehículos propios para desplazarse hacia la empresa. Estudios en otras empresas rurales han demostrado que el 32% de los empleados en zonas rurales llegan tarde a sus trabajos de manera regular debido a problemas de transporte, lo que impacta directamente en la productividad y eficiencia de la empresa (CEPAL, 2019). Además, la inseguridad vial es un tema importante, ya que el 40% de los accidentes de tráfico en áreas rurales ocurre en carreteras sin pavimentar, lo que representa un riesgo adicional para los empleados de ALIAR SA (INVIAS, 2020).

Puerto Gaitán, en particular, es un municipio que presenta condiciones críticas en cuanto a conectividad. Según datos del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el 87% de las vías del municipio son terciarias, lo que limita el acceso constante y seguro, especialmente en épocas de lluvia intensa. Estos problemas no solo afectan la vida de los empleados, sino que también tienen un impacto en la comunidad local, que enfrenta dificultades similares para acceder a otros servicios esenciales, como salud y educación.

Es conclusión, las dificultades de acceso y transporte que enfrentan los empleados de ALIAR SA no solo ponen en riesgo su seguridad, sino que también afectan su puntualidad, reduciendo la productividad de la empresa. La falta de estudios previos sobre este problema

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

específico en la empresa destaca la necesidad de esta investigación, que busca proponer soluciones efectivas que beneficien tanto a los empleados como a la comunidad en general.

Por lo anteriormente expuesto, se plantea la siguiente pregunta de investigación:
¿Cómo pueden implementarse soluciones integrales que mejoren el acceso, la seguridad y la puntualidad de los empleados de ALIAR SA en su entorno rural, y que además contribuyan al desarrollo y la mejora del entorno local?

Marco teórico y estado del arte

Según Gutiérrez (2015), el transporte de empleados se refiere a los medios utilizados para garantizar que los trabajadores lleguen de manera eficiente, segura y puntual a su lugar de trabajo. En entornos rurales, como en el caso de ALIAR S.A., el transporte es un desafío logístico debido a la distancia y las condiciones de las carreteras.

Cervero (2009) define la movilidad sostenible como un enfoque de transporte que minimiza el impacto ambiental, promueve la eficiencia energética y mejora la calidad de vida de las personas. En el contexto de zonas rurales, esto implica el uso de medios de transporte eficientes y sostenibles que garanticen la seguridad y el bienestar de los empleados.

De acuerdo con Martínez (2017), la seguridad vial implica la prevención de accidentes y la protección de los usuarios en su trayecto. Para ALIAR S.A., donde el transporte de empleados involucra rutas rurales con condiciones de infraestructura deficientes, la seguridad vial es un aspecto fundamental para garantizar la integridad física de los trabajadores.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Hernández y Gómez (2018) describen la accesibilidad como la facilidad con la que una persona puede llegar a su destino. En áreas rurales, el acceso a infraestructuras adecuadas es limitado, lo que afecta tanto la puntualidad como la seguridad de los trabajadores.

Banister (2002) presenta la teoría de la movilidad como el estudio de cómo las personas se desplazan de un lugar a otro, enfatizando la importancia de las infraestructuras y la planificación del transporte. Esta teoría se aplica en el contexto de ALIAR S.A. para entender cómo los empleados pueden moverse de manera más eficiente y segura a través de rutas rurales.

La logística integral, según Bowersox y Closs (2010), incluye la planificación, implementación y control de un sistema que garantiza el transporte seguro y oportuno de bienes y personas. En ALIAR S.A., la implementación de un sistema de transporte adecuado para los empleados puede verse como una extensión de la logística integral aplicada al movimiento de personal.

La Ley 105 establece las disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia, regulando el acceso, la prestación del servicio y las competencias de las entidades territoriales. Según esta ley, las empresas ubicadas en zonas rurales deben garantizar el acceso a un sistema de transporte adecuado para sus empleados, especialmente en áreas de difícil acceso como Puerto Gaitán en donde se buscan soluciones integrales para para los trabajadores de ALIAR S.A.

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre)

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Esta ley regula las normas de seguridad vial y las condiciones de los vehículos que circulan en el territorio colombiano. Es relevante para ALIAR S.A., ya que establece las medidas de seguridad que deben cumplirse en los vehículos que transportan empleados, además de las sanciones por incumplimiento de las normas de tráfico.

ISO 39001: Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial

La norma ISO 39001 establece un marco para la gestión de la seguridad vial, que es aplicable a cualquier organización que quiera reducir el riesgo de accidentes en sus operaciones de transporte. La implementación de esta norma en el transporte de empleados de ALIAR S.A. puede mejorar significativamente la seguridad en el trayecto.

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021

Este plan establece estrategias para mejorar la seguridad vial en Colombia, incluyendo zonas rurales. Para ALIAR S.A., la implementación de rutas seguras y controladas, basadas en este plan, puede reducir los riesgos de accidentes.

La mejora de las carreteras en zonas rurales es esencial para garantizar un acceso seguro y eficiente. Según Fernández (2016), la inversión en infraestructura vial reduce los tiempos de traslado, mejora la seguridad y aumenta la productividad de los empleados. Para ALIAR S.A., una mejora en la infraestructura puede ser una de las soluciones clave para mejorar el acceso y la puntualidad.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Londoño (2019) sugiere que la implementación de rutas exclusivas para empleados, administradas por la empresa, mejora significativamente la puntualidad y reduce los riesgos asociados con el transporte público en áreas rurales. Esta solución es directamente aplicable en ALIAR S.A. al diseñar rutas que cubran las necesidades específicas de los empleados y garanticen su seguridad.

De acuerdo con García (2017), la inclusión de vehículos eléctricos o de bajas emisiones en las flotas empresariales no solo mejora la sostenibilidad, sino que también puede generar ahorros a largo plazo. Para ALIAR S.A., la adopción de vehículos sostenibles puede mejorar la movilidad y contribuir al desarrollo comunitario, al mismo tiempo que reduce la huella de carbono de la empresa.

Las políticas de responsabilidad social corporativa (RSC) juegan un papel importante en la solución de problemas de transporte. Pérez (2020) argumenta que las empresas que invierten en la comunidad local, como mejorar el transporte y la infraestructura, generan un impacto positivo tanto en sus empleados como en la región. En el caso de ALIAR S.A., mejorar el transporte no solo beneficia a los empleados, sino que también fortalece las relaciones con la comunidad local.

Rodríguez y Torres (2018) afirman que las políticas empresariales que incluyen soluciones de transporte sostenible contribuyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, particularmente en las áreas de trabajo decente y crecimiento económico, así como en la reducción de las desigualdades. Para ALIAR S.A., al implementar

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

un sistema de transporte eficiente y seguro, la empresa puede contribuir al desarrollo social y económico de la región.

Un estudio de Castro (2019) sobre empresas en zonas rurales del Meta muestra cómo la implementación de rutas de transporte para empleados ha mejorado la productividad y reducido el ausentismo. Este caso es relevante para ALIAR S.A., ya que muestra que una inversión inicial en transporte puede tener beneficios a largo plazo.

Silva y Mendes (2018) analizan cómo las empresas en áreas rurales de Brasil implementaron soluciones de transporte que no solo mejoraron la puntualidad de los empleados, sino que también redujeron el impacto ambiental. Este ejemplo puede servir de inspiración para ALIAR S.A., ya que Brasil y Colombia comparten desafíos similares en cuanto a la infraestructura y el acceso en zonas rurales.

Rubiños, S. C (2024). Las vías terciarias en Colombia: a la espera de que se ejecuten proyectos Vista: Periódico UNAL.

La red vial terciaria de Colombia ha sido históricamente insuficiente para atender las necesidades de conectividad en las zonas rurales, lo que ha generado un aislamiento de las comunidades y profundizado las desigualdades territoriales. En este contexto, el gobierno de Gustavo Petro, con el apoyo del Banco Mundial, ha impulsado la creación del Instituto Nacional de Vías Regionales (Invir), cuya misión es la construcción, mantenimiento y mejora de la red vial terciaria del país, responsable de los 27.000 km de red rural que antes eran gestionados

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

por el Instituto Nacional de Vías (Invías). Esta decisión busca resolver una problemática estructural que ha condicionado el desarrollo.

La situación actual de la red vial terciaria es alarmante: de los 142.000 km reconocidos por el Ministerio de Transporte (aunque otros estudios mencionan hasta 280.000 km), solo el 6% está pavimentado, y el 90% se encuentra en estado regular o mal estado. (Rubiños, S.C 2024, pag 1).

Acosta-Ariza, M. A. & Alarcón Romero, P. A. (2017). Análisis de la cantidad y el estado de las vías terciarias en Colombia y la oportunidad de la ingeniería civil para su construcción y mantenimiento, (13), 147-163. Universidad de Antioquia.

La investigación ofrece un análisis, respecto a cómo se encuentra el país en cuanto a: planes de ejecución, retos, tiempos, inversión y aspectos técnicos planteados por las entidades estatales encargadas de las vías terciarias; la cantidad y el estado de estas carreteras; y las oportunidades para las pequeñas y medianas empresas de ingeniería civil para la construcción y mantenimiento de la red terciaria en Colombia. (Acosta-Ariza, M. A. & Alarcón Romero, P. A., 2017, pag 147).

Este estudio se centra en red vial terciaria de Colombia enfrenta serios problemas de infraestructura y gestión. Según entidades como INVIAS, el DNP y el Ministerio de Transporte, la red vial terciaria del país abarca 142.284 km, aunque las cifras varían entre 140.000 km y 154.207 km debido a la falta de un inventario unificado. De estos 142.284 km, solo el 6% están

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

pavimentados, el 24% en tierra y el 70% en afirmado. Además, alrededor del 40% de la red se encuentra en malas condiciones.

Esta falta de uniformidad en los datos genera dificultades en la asignación de recursos, ya que los fondos destinados a la red vial terciaria podrían no ser suficientes o no estar bien distribuidos. A nivel departamental, la información disponible es limitada ya menudo desactualizada. De los 18 departamentos cuyos datos fueron recopilados, muchos presentan diferencias significativas en las cifras de kilómetros. (Acosta-Ariza, M. A. & Alarcón Romero, P. A., 2017).

Municipio de Villavicencio - Meta. (2022). Plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte. Secretaría de Movilidad, Villavicencio Cambia Contigo.

“El Plan Estratégico de Control del Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte en Villavicencio ha sido elaborado conforme a la Resolución No. 3443 del 10 de agosto de 2016, emitida por el Ministerio de Transporte de Colombia. Este documento ofrece directrices y herramientas esenciales para que los organismos de tránsito lleven a cabo actividades de supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte público. Mediante una serie de actividades administrativas y operativas, se pretende garantizar un control eficiente sobre las empresas, conductores, vehículos y propietarios que operan en el sector del transporte público.

Esta investigación se distingue de otras por su enfoque integral y específico en la implementación de un plan estratégico para el control del cumplimiento normativo en el transporte público de pasajeros en Villavicencio. A diferencia de estudios más generales que pueden centrarse en aspectos aislados del transporte, este plan incluye un marco regulatorio

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

completo y detallado que abarca todas las fases de operación del transporte público, desde la supervisión y el control hasta la proyección de metas de seguridad y conformidad. Por lo tanto, este documento cubre la normativa aplicable al servicio de transporte público, la cual es fundamental para nuestro proyecto de investigación.” (Municipio de Villavicencio-Mete, 2022).

Leguizamón, M. (2016). Empleo formal e informal en el sector turístico en Colombia. Turismo y Sociedad, XVIII, pp. 179-189

El artículo examina la dinámica del empleo en el sector turístico colombiano, enfocándose en la alta prevalencia del empleo informal y las estrategias para su formalización. Aceptando que el turismo genera empleo diversificado con competencias específicas, se resalta que muchas empresas, especialmente las pequeñas, operan en la economía informal. Esto resulta en condiciones laborales vulnerables, sin beneficios sociales ni seguridad laboral adecuada. El estudio revisa la participación del empleo informal en el turismo y las iniciativas para formalizar estas empresas, mejorando así la calidad del empleo y la competitividad del sector. (Leguizamon, M. 2016)

Restrepo, Rojas V L. & Vélez, González C (2022). Problemas de productividad asociados a la movilidad de las personas trabajadoras en Colombia. Universidad el Bosque (Bogotá), 24(2), pp. 10-16.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

El artículo concluye que la dificultad percibida en los desplazamientos casa-trabajo está vinculada negativamente con la productividad laboral. Esto implica que el estrés generado durante el transporte afecta la capacidad funcional de los empleados, lo que se traduce en problemas como interrupciones en las líneas de producción, ausentismo y ajustes en las actividades planificadas. Dado el impacto del estrés en la productividad, se plantea la necesidad de intervenciones ocupacionales y políticas públicas dirigidas a mejorar la movilidad de los trabajadores en Colombia. En este sentido, se sugiere a las autoridades implementar programas como el sistema de semaforización "ola verde", inspirado en países europeos y Estados Unidos, que permite sincronizar más de tres semáforos para garantizar un flujo vehicular continuo en intersecciones principales. A las empresas se les sugiere coordinar con las Aseguradoras de Riesgos Laborales la implementación de pausas activas dos veces al día buscando reducir el estrés laboral y a los trabajadores se les recomienda realizar actividad física regularmente. Estas medidas pueden, además de disminuir el estrés en el trabajo, preparar a los trabajadores para enfrentar los problemas de impedancia en el transporte. (Restrepo y Vélez, 2022).

Metodología

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), la investigación cuantitativa se caracteriza por la recolección de datos que permiten realizar análisis estadísticos, con el objetivo de identificar patrones, probar hipótesis y generar conclusiones generalizables. Con esto se busca obtener una visión integral y así mismo

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

analizar las dificultades logísticas que enfrentan los empleados de ALIAR SA al desplazarse hacia su lugar de trabajo.

Así mismo, el tipo de estudio corresponde al descriptivo. De acuerdo a Hernández, Fernández, y Baptista, definen la investigación descriptiva como la presentación de información tal cual es, analizando, interpretando, imprimiendo y evaluando lo que se desea. Lo anterior en concordancia con identificar los principales factores que influyen en las dificultades de transporte de los empleados de ALIAR SA hacia su lugar de trabajo y evaluar el impacto de estas dificultades logísticas tienen sobre la productividad laboral y el bienestar de los empleados.

Las fuentes de información para la presente investigación son primarias incluyendo encuestas a los empleados, se aplicarán cuestionarios a los trabajadores para identificar los factores que influyen en las dificultades logísticas y del transporte y su impacto, además tener una percepción más detallada sobre el impacto de los problemas de transporte en el bienestar y la productividad.

A la luz de lo anterior, el muestreo para el enfoque cuantitativo mediante encuestas corresponde a un muestreo estratificado. La población total de empleados de ALIAR S.A para la zona de Puerto Gaitán es de 470. Para determinar el tamaño de la muestra, se aplicará la fórmula de muestreo para poblaciones finitas, considerando un nivel de confianza del 95% - 1,96 y un margen de error del 5%. Esto resulta en un tamaño de muestra de aproximadamente 212 empleados, garantizando que los resultados sean representativos y permitan realizar inferencias

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

válidas sobre la población total. La estratificación se basará en el área funcional y la ubicación geográfica de los empleados, asegurando que cada grupo esté adecuadamente representado.

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{(E^2 \cdot (N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot (1 - p))}$$

Título de la figura: 1 formula

$N = 470$, $Z = 1.96$, $p = 0.5$ y $E = 0.05$:

$$n = \frac{470 \cdot (1.96)^2 \cdot 0.5 \cdot (1 - 0.5)}{(0.05^2 \cdot (470 - 1) + (1.96)^2 \cdot 0.5 \cdot (1 - 0.5))}$$

El análisis de los datos se realizó utilizando software estadístico como Excel, donde se calcularon frecuencias, promedios y porcentajes para cada una de las preguntas del cuestionario.

El instrumento que se utiliza para este ejercicio es una encuesta estructurada, diseñada para recopilar datos relevantes sobre las dificultades logísticas que enfrentan los empleados de ALIAR S.A. al desplazarse hacia su lugar de trabajo en una zona rural. La encuesta se organiza en tres secciones principales: la primera recoge información demográfica de los participantes, como edad, género y tiempo de trabajo en la empresa; la segunda se centra en las condiciones de transporte, incluyendo preguntas sobre el medio utilizado, tiempo de desplazamiento y costos asociados; y la tercera evalúa el impacto de estas condiciones en la productividad y bienestar de los empleados, a través de escalas de satisfacción y estrés. Esta organización permite analizar de manera efectiva los diferentes factores que influyen en las dificultades logísticas y su efecto en el desempeño laboral. (*Anexo 1*)

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

De esta manera, para el objetivo específico 1 identificar los principales factores que influyen en las dificultades de transporte de los empleados de ALIAR SA hacia su lugar de trabajo. se llevará a cabo una encuesta estructurada. En primera instancia, se realizará la encuesta entre los empleados, y posteriormente se analizarán los resultados describiendo las variables como el tiempo de desplazamiento, el costo del transporte, y la percepción de las condiciones de las vías.

Para el caso del objetivo específico evaluar el impacto de estas dificultades logísticas tienen sobre la productividad laboral y el bienestar de los empleados, se analizarán los resultados de la encuesta relacionadas con el estrés asociado al desplazamiento, la frecuencia de llegadas tardías, y la satisfacción general con el transporte. Este análisis permitirá obtener conclusiones sobre cómo las dificultades logísticas afectan tanto la calidad de vida de los empleados como su desempeño en el trabajo.

Reflexión

En este apartado se muestran los principales hallazgos de la investigación que tiene por objetivo analizar las dificultades logísticas que enfrentan los empleados de ALIAR SA al desplazarse hacia su lugar de trabajo, con el fin de proponer soluciones que mejoren su calidad de vida y eficiencia laboral.

Con relación al objetivo específico 1, identificar los principales factores que influyen en las dificultades de transporte de los empleados de ALIAR SA hacia su lugar de trabajo. El 46% y 40% de las personas encuestadas de la empresa ALIAR SA hizo referencia a que el principal factor que influye en la dificultad de transporte son las vías en mal estado y no se encuentran

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

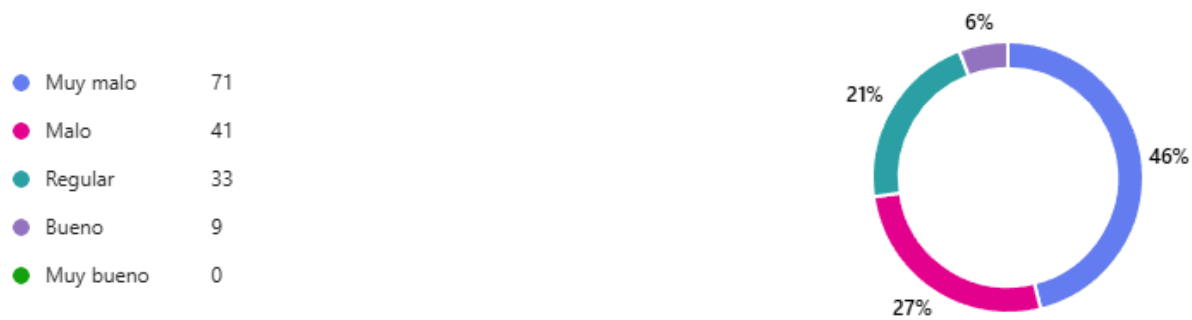
² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

satisfechos con el transporte, esto se evidencia con los estudios hechos por Acosta-Ariza y Alarcón Romero 2017 y Rubiños 2024, quienes evidenciaron que el más del 50% de las vías terciarias en Colombia se encuentran en malas condiciones

Título de la figura: 2 gráficas encuestas - Forms

¿Cómo calificarías el estado de las vías que utilizas para llegar al trabajo? (0 punto)



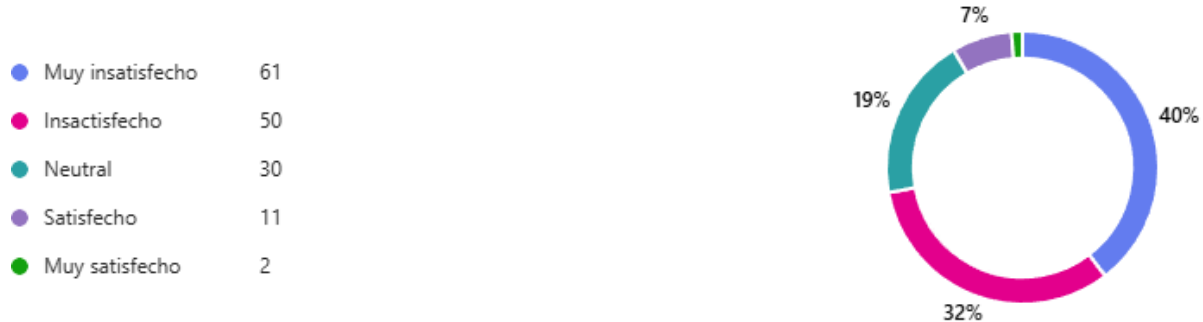
Título de la figura: 3 gráficas encuestas - Forms

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

¿Qué tan satisfecho estás con tu actual modo de transporte y las vías? (0 punto)



Con relación al objetivo específico 2, evaluar el impacto de estas dificultades logísticas tienen sobre la productividad laboral y el bienestar de los empleados. El tiempo y las condiciones del trayecto al trabajo tienen un impacto negativo en la productividad de los empleados, ya que factores como la duración del viaje, el estrés asociado y los costos adicionales afectan tanto el bienestar como la eficiencia laboral. El 40% de los encuestados tarda entre 30 minutos y una hora en llegar a su lugar de trabajo, lo que representa una pérdida considerable de tiempo que podría utilizarse en actividades laborales o personales. Además, el 35% utiliza vehículo privado, mientras que el 65% depende del transporte público, lo que implica costos adicionales y, en muchos casos, incomodidad, lo que a su vez aumenta el estrés. El 33% de los encuestados gasta entre 150.000 y 200.000 pesos mensuales en transporte, lo que puede generar una carga económica adicional. A esto se suma que el 21% de los encuestados considera el trayecto diario como "estresante", lo que probablemente impacta su salud mental y su capacidad de concentración durante la jornada laboral. El 41% menciona que a veces llega tarde al trabajo debido al transporte, lo que refleja un problema de puntualidad vinculado directamente con las

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

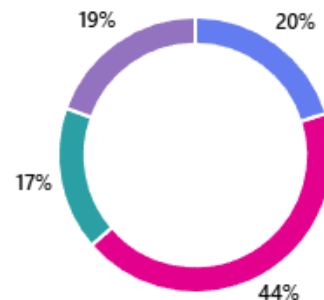
³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

condiciones del trayecto. Finalmente, el 42% de los encuestados reconoce que el tiempo y las condiciones del transporte afectan significativamente su productividad, lo que indica que los problemas relacionados con los desplazamientos contribuyen a la reducción de la eficiencia en el trabajo, afectando tanto la calidad como la cantidad. Esto evidencia con los estudios hechos en Colombia por autores como Restrepo y Vélez, 2022 quienes evidenciaron que la percepción de impedancia o dificultad en los desplazamientos de casa al trabajo está negativamente relacionada con la productividad laboral. Este "estrés de transporte" reduce la capacidad funcional de los empleados, provocando problemas como paros en la producción, ausentismo y reprogramación de tareas.

Título de la figura: 4 gráficas encuestas - Forms

¿Cuánto tiempo tardas en llegar al trabajo? (0 punto)

| | |
|-----------------------|----|
| ● Menos de 30 minutos | 31 |
| ● 30 minutos a 1 hora | 67 |
| ● 1 - 1.30 horas | 26 |
| ● Más de 1.30 horas | 30 |



Título de la figura: 5 gráficas encuestas - Forms

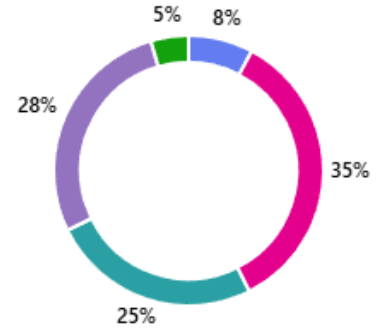
¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

¿Cuál es el medio de transporte que utilizas principalmente para desplazarte? (0 punto)

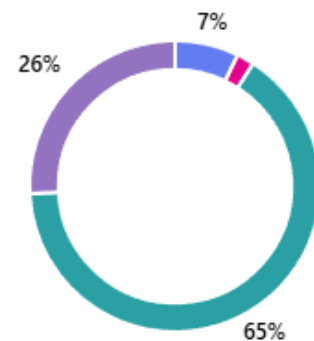
| | |
|----------------------|----|
| ● Transporte público | 12 |
| ● Vehículo privado | 54 |
| ● Compartido | 39 |
| ● Bicicleta | 43 |
| ● A pie | 7 |



Título de la figura: 6 gráficas encuestas - Forms

¿Con qué frecuencia utilizas el transporte público? (0 punto)

| | |
|------------|-----|
| ● Siempre | 11 |
| ● A menudo | 3 |
| ● A veces | 101 |
| ● Nunca | 40 |



Título de la figura: 7 gráficas encuestas - Forms

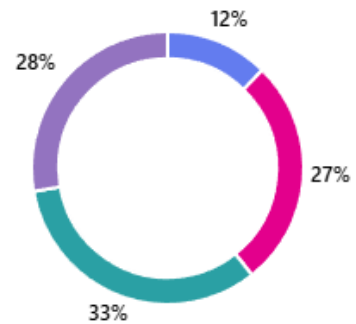
¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

¿Cuál es el costo promedio mensual que gastas en transporte? (0 punto)

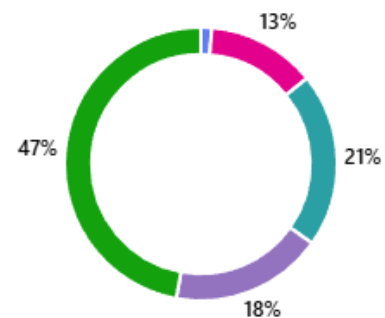
| | |
|---------------------|----|
| ● Menos de 100.000 | 19 |
| ● 100.000 - 150.000 | 42 |
| ● 150.000 - 200.000 | 51 |
| ● Más de 200.000 | 43 |



Título de la figura: 8 gráficas encuestas - Forms

En una escala del 1 al 5, ¿qué tan estresante consideras tu trayecto diario? (0 punto)

| | |
|-----------------------|----|
| ● 1 (Nada estresante) | 2 |
| ● 2 | 20 |
| ● 3 | 32 |
| ● 4 | 28 |
| ● 5 (Muy estresante) | 73 |



¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

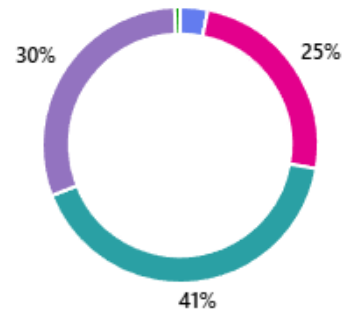
² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Título de la figura: 9 gráficas encuestas - Forms

¿Con qué frecuencia llegas tarde al trabajo debido a problemas de transporte? (0 punto)

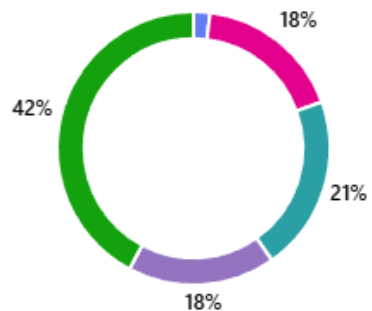
| | |
|------------|----|
| ● Nunca | 5 |
| ● Rara vez | 38 |
| ● A veces | 64 |
| ● A menudo | 47 |
| ● Siempre | 1 |



Título de la figura: 10 gráficas encuestas - Forms

. En una escala del 1 al 5, ¿cómo consideras que el transporte afecta tu productividad laboral? (0 punto)

| | |
|--------------------|----|
| ● 1 (Nada afecta) | 3 |
| ● 2 | 27 |
| ● 3 | 32 |
| ● 4 | 27 |
| ● 5 (Afecta mucho) | 65 |



¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Conclusiones y recomendaciones

La presente investigación tuvo como objetivo analizar las dificultades logísticas que enfrentan los empleados de ALIAR SA al desplazarse hacia su lugar de trabajo, con el fin de proponer soluciones que mejoren su calidad de vida y eficiencia laboral. Frente a los hallazgos del estudio, llama la atención que la duración del trayecto (entre 30 minutos y una hora para el 40% de los empleados) y el estrés asociado con el viaje afectan negativamente la productividad y el bienestar general de los trabajadores. Esta pérdida de tiempo y el estrés acumulado se traducen en menos tiempo disponible para el descanso y menor energía al iniciar la jornada laboral.

A la luz de lo anterior, se hace necesario plantear estrategias que conlleven a la implementación de políticas de teletrabajo podría ayudar a reducir la carga de tiempo y costos de transporte. Alternativamente, un modelo híbrido (trabajo desde casa algunos días) aliviaría la necesidad de viajar diariamente, reduciendo el estrés y permitiendo una mejor conciliación de la vida laboral y personal.

Otro factor importante un 42% de los encuestados percibe que el tiempo y las condiciones del transporte afectan su productividad. Esto sugiere que las dificultades de transporte no solo influyen en el bienestar personal, sino también en la eficiencia laboral, afectando tanto la calidad como la cantidad del trabajo realizado.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Para este punto se propone colaborar con autoridades locales para mejorar el estado de las vías que llevan a las instalaciones de ALIAR S.A., ya sea mediante convenios o mediante participación en proyectos de infraestructura. Esto beneficiaría a los empleados y a la empresa al facilitar la puntualidad y reducir los niveles de estrés.

Adicional, el 65% de los empleados que dependen del transporte público, los problemas de transporte también representan un costo adicional en tiempo y dinero, además de incomodidad, lo que aumenta el nivel de estrés. Además, el gasto mensual en transporte (entre 150,000 y 200,000 pesos para el 33% de los empleados) supone una carga económica que puede impactar su motivación y satisfacción laboral.

A la luz de lo anterior, se propone una estrategia la cual sería considerar la posibilidad de establecer rutas de transporte exclusivo para empleados, especialmente en áreas donde el transporte público es deficiente o inseguro. Este servicio podría ofrecerse a precios accesibles o como un beneficio adicional, mejorando así la puntualidad y reduciendo el estrés de los empleados.

Lista de Referencia o Bibliografía

DANE. (2020). Informe de movilidad en áreas rurales en Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co>

Ministerio de Transporte. (2021). Estado de las vías terciarias en Colombia. Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co>

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

CEPAL. (2019). Estudio sobre transporte y movilidad en zonas rurales de América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org>

INVIAS. (2020). Estadísticas de accidentalidad y estado de vías en Colombia. Instituto Nacional de Vías. <https://www.invias.gov.co>

Ley 105 de 1993: “Por la Cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos de la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el Sector Transporte y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia: Diario Oficial 41158 de diciembre 30 de 1993.

Ley 336 de 1996: “Por el Cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” Diario Oficial 41158 de diciembre 30 de 1993. Bogotá, Colombia: Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996

Decreto 170 DE 2001: “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros” MINISTRO DE TRANSPORTE. Bogotá, D.C.

Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Ley 962 de 2005: “Por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos.” Bogotá, Colombia

Ley 1383 del 16 de marzo de 2010: “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011: “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia

NTC – ISO 39001 del 21 de mayo del 2014: Norma Internacional para el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial. Bogotá, Colombia

Banister, D. (2002). Transport planning. Spon Press.

Bowersox, D. J., & Closs, D. J. (2010). Logistical management: The integrated supply chain process. McGraw-Hill.

Castro, P. (2019). Implementación de rutas de transporte para empleados en zonas rurales del Meta. Revista Colombiana de Transporte, 12(3), 45-60.

Cervero, R. (2009). Transport and sustainable development. Routledge.

Fernández, J. (2016). Inversión en infraestructura vial y su impacto en la productividad. Revista de Infraestructura y Desarrollo, 4(1), 25-38.

García, L. (2017). Vehículos sostenibles en flotas empresariales. Revista de Movilidad Sostenible, 15(2), 102-118.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Gutiérrez, A. (2015). Transporte de empleados en entornos rurales. *Logística Empresarial en Colombia*, 7(2), 32-49.

Hernández, M., & Gómez, P. (2018). Accesibilidad en zonas rurales y sus implicaciones en la seguridad laboral. *Estudios Rurales*, 9(1), 78-90.

Londoño, F. (2019). Rutas exclusivas para empleados: Una solución a la puntualidad en zonas rurales. *Revista de Gestión Empresarial*, 18(4), 68-80.

Martínez, C. (2017). Seguridad vial en áreas rurales: Un enfoque preventivo. *Revista Colombiana de Seguridad Vial*, 10(2), 95-110.

Pérez, S. (2020). Responsabilidad social corporativa y transporte: Impacto en la comunidad local. *Revista de Responsabilidad Empresarial*, 22(3), 135-148.

Rodríguez, A., & Torres, V. (2018). Políticas empresariales sostenibles y su contribución a los ODS. *Revista Internacional de Desarrollo Sostenible*, 5(3), 56-75.

Silva, R., & Mendes, A. (2018). Transporte de empleados en áreas rurales de Brasil: Un estudio de caso. *Revista de Movilidad y Desarrollo Rural*, 14(2), 120-140

Alban, G. P. G., Arguello, A. E. V., & Molina, N. E. C. (2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). *Recimundo*, 4(3), 163-173.

Binda, N. U., & Balbastre-Benavent, F. (2013). Investigación cuantitativa e investigación cualitativa: buscando las ventajas de las diferentes metodologías de investigación. *Revista de Ciencias económicas*, 31(2), 179-187.

R Babbie, E. (1988). Métodos de investigación por encuesta. In *Métodos de investigación por encuesta* (pp. 439-439).

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

López, N., & Sandoval, I. (2016). Métodos y técnicas de investigación cuantitativa y cualitativa.

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.

Anexos

Anexo 1 – Enlace encuesta

Anexo 2 – Excel respuestas encuesta

¹ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, lmartinezluna@ulagrancolombia.edu.co.

² Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia, ccameloo@ulagrancolombia.edu.co.

³ Estudiante del programa de Especialización en Gerencia, Universidad La Gran Colombia dbohorqueza1@ulagrancolombia.edu.co.