

REVISIÓN

Organizational Culture Management in the Freight Transportation Sector: Diagnosis and Impact on Business Performance

Gestión de la Cultura Organizacional en el Sector de Transporte de Carga Masiva: Diagnóstico e Impacto en el Rendimiento Empresarial

Camilo Andrés Narváez¹, Claudia Magali Solarte Solarte¹  

¹Universidad Cesmag, Facultad De Ciencias Administrativas Y Contables, Programa De Administración De Empresas. San Juan De Pasto, Colombia.

Citar como: Andrés Narváez C, Solarte Solarte CM. Organizational Culture Management in the Freight Transportation Sector: Diagnosis and Impact on Business Performance. Management (Montevideo). 2023; 1:88. <https://doi.org/10.62486/agma202388>

Enviado: 13-08-2023

Revisado: 10-11-2023

Aceptado: 29-12-2023

Publicado: 30-12-2023

Editor: Ing. Misael Ron 

Autor para la correspondencia: Claudia Magali Solarte Solarte 

ABSTRACT

Introduction: the study focused on analyzing organizational culture in companies in the mass transportation sector, with the objective of identifying its fundamental traits and evaluating its impact on organizational performance. The importance of institutional values, beliefs and behaviors were considered as key components that determine corporate identity. Due to the health emergency, data collection was carried out by means of virtual questionnaires and review of corporate web pages, which made it possible to approach the current state of the organizations without face-to-face visits.

Development: during the research, a methodological approach was applied based on the contrast between the theoretical framework and the data collected in the field. It was evidenced that organizational culture directly influenced motivation, personnel commitment and the capacity to adapt to changes. In addition, relevant antecedents that supported the positive impact of a well-managed organizational culture in terms of productivity and internal cohesion were analyzed. Regulatory and structural elements of the national and regional context that have an impact on the freight transportation activity were also reviewed.

Conclusions: it was concluded that companies in the logistics sector strengthened their performance by implementing strategies that consolidated their organizational culture. Effective leadership, clear communication and the valorization of human talent were key. The study served as a diagnostic and strategic guide, useful for other organizations in the sector, demonstrating that organizational culture is an essential resource for growth, competitiveness and business sustainability.

Keywords: Organizational Culture; Freight Transportation; Leadership; Business Performance; Strategic Management.

RESUMEN

Introducción: el estudio se enfocó en analizar la cultura organizacional en empresas del sector transporte de carga masiva, con el objetivo de identificar sus rasgos fundamentales y evaluar su impacto en el rendimiento organizacional. Se consideró la importancia de los valores, creencias y comportamientos institucionales como componentes claves que determinan la identidad corporativa. Debido a la emergencia sanitaria, la recolección de datos se realizó mediante cuestionarios virtuales y revisión de páginas corporativas, lo que permitió aproximarse al estado actual de las organizaciones sin visitas presenciales.

Desarrollo: durante la investigación se aplicó un enfoque metodológico basado en el contraste entre el marco teórico y los datos recogidos en el campo. Se evidenció que la cultura organizacional influía directamente en la motivación, el compromiso del personal y la capacidad de adaptación a cambios. Además, se analizaron

antecedentes relevantes que sustentaron el impacto positivo de una cultura organizacional bien gestionada en términos de productividad y cohesión interna. También se revisaron elementos normativos y estructurales del contexto nacional y regional que inciden en la actividad del transporte de carga.

Conclusiones: se concluyó que las empresas del sector logístico fortalecieron su desempeño al implementar estrategias que consolidaron su cultura organizacional. El liderazgo efectivo, la comunicación clara y la valorización del talento humano fueron claves. El estudio sirvió como una guía diagnóstica y estratégica, útil para otras organizaciones del sector, demostrando que la cultura organizacional es un recurso esencial para el crecimiento, la competitividad y la sostenibilidad empresarial.

Palabras clave: Cultura Organizacional; Transporte De Carga; Liderazgo; Desempeño Empresarial; Gestión Estratégica.

INTRODUCCIÓN

Para el estudio de la Cultura Organizacional fue necesario medir aspectos esenciales constituidos por valores, creencias, percepciones las cuáles se manifestaron en la organización a través de procedimientos, tecnología, ritos, conductas, hábitos; y distintivos visibles como: forma de vestir, estructura física de la empresa, su organización en general. Es por esto, que en la presente investigación se realiza un análisis de la cultura organizacional, debido a su gran importancia en el contexto regional, nacional e internacional que permite a las organizaciones tener mayor cobertura del grado de acondicionamiento a los lineamientos y valores corporativos, incremento de ventas y una mejor imagen de la organización hacia los clientes y la competencia.^(1,2)

Teniendo en cuenta, que el sector abarcado es el sector transporte de carga masiva, se identifica los rasgos de la cultura organizacional que manejan las empresas pertenecientes a dicho sector con el fin de abarcar y determinar el potencial en cuanto al tema refiere.^(3,4)

Inicialmente se hizo un análisis y diagnóstico del estado actual de las empresas del sector de transporte de carga masiva objeto de estudio, mediante la aplicación de un cuestionario electrónico porque debido a las normas de emergencia sanitaria no fue posible la visita directa a las empresas, determinando de esta manera aspectos clave de la cultura organizacional reflejada y apoyados además en la información obtenida en las páginas corporativas. La importancia del estudio es que permite ser referente para otras empresas y también otras investigaciones, y realizar el análisis respectivo de su cultura organizacional. Seguido a ello se efectuó el trabajo de campo con el fin de aplicar el instrumento de investigación, mediante el cual se identificaron rasgos propios del tema de investigación con la realización de preguntas que posteriormente se tabularon con el fin de evidenciar la cultura organizacional de las empresas del sector de carga masiva.^(5,6)

Finalmente se desarrollaron los objetivos específicos contrastando marco teórico del presente trabajo con los evidenciado en el trabajo de campo para obtener las conclusiones y recomendaciones.⁽⁷⁾

DESARROLLO

MARCO REFERENCIAL

Antecedentes

Nacionalidad

Título: análisis de la cultura organizacional de la empresa XYZ del sector transporte.

Autores: Sandra Paola Ortiz Tejada y José Luis Rodríguez Peña.

Año: 2018.

Ciudad: Santa fé de Bogotá, DC Colombia.

Objetivo General

El objetivo del presente estudio es analizar la cultura organizacional de la empresa de transporte XYZ, con el fin de determinar los componentes críticos de la misma para establecer así una propuesta de mejora.⁽⁸⁾

Objetivos Específicos

Aplicar una herramienta de diagnóstico denominada IDCO, para determinar las variables que deben mejorar para conseguir fortalecer la cultura organizacional y formar una identidad distintiva.

Conclusiones

Una vez aplicado el Instrumento para el Diagnóstico de Cultura Organizacional en la empresa XYZ, se corrobora que, efectivamente, la compañía se ha visto afectada por los cambios drásticos a nivel corporativo, haciendo que su cultura también se vea permeada. Frente a esta situación, que hace parte de los retos a los que las empresas deben hacer frente hoy por hoy, se infiere que, si desde la gerencia no se actúa con

liderazgo, guiando a la organización hacia la consecución de sus metas mediante una comunicación asertiva e implementando nuevas y mejores estrategias para motivar a los colaboradores; se da pie a que se pierda el enfoque organizacional, la identidad y por ende no se tengan claros esos valores compartidos y patrones únicos de la empresa que conforman una cultura.^(9,10)

Se concluye también que desconocer esa cultura organizacional o no hacerla visible al interior de la compañía hace que se pierda el interés de los colaboradores en asimilar la visión de la empresa y enfocar sus actividades al logro de los objetivos corporativos; afectando visiblemente su rendimiento y los resultados esperados de estos colaboradores en la empresa. Esto a gran escala puede significar una pérdida importante en términos de generación de valor agregado a la empresa e incluso, en el peor de los casos, la quiebra de la compañía.^(11,12)

Aporte

El presente trabajo brindará aportes significativos debido a que se cuenta con los lineamientos y estudios requeridos para el análisis de la cultura organizacional de las empresas, siendo de esta manera una guía para su ejecución y posteriores acondicionamientos y ajustes al sector de análisis. Una de las características particulares que se destaca dentro de la investigación, son los cambios presentados en la estructura organizacional en la empresa de transporte XYZ, ya que estos fueron de gran significancia, por lo cual, han impactado las condiciones internas de la estructura organizacional, cumplir con los objetivos que se trazaron en el plan de ampliación, además se logró aumentar los niveles de operatividad mediante la adopción de nuevos enfoques estratégicos que en el mediano y largo plazo impulsarán el crecimiento de la empresa en el mercado.^(13,14)

Nacional

Título: la Cultura Organizacional como factor fundamental para el desarrollo de las empresas del sector logístico en Colombia.

AUTOR: Billdoney Santamaría Medina.

AÑO: 2016.

Ciudad: Bogotá DC.

Objetivo General

Analizar el impacto e importancia de la gestión apropiada de la Cultura Organizacional, en el desarrollo empresarial de las organizaciones del sector logístico de Colombia.

Objetivos Especificos

- Identificar las características de la cultura organizacional y su aporte a la gestión de relaciones interpersonales a nivel empresarial.
- Analizar el desarrollo de estrategias para la aplicación de la cultura organizacional de las empresas colombianas del sector logístico.
- Identificar el impacto que posee el desarrollo de una buena cultura organizacional en las empresas del sector logístico del país.

Aporte

El anterior trabajo centra su objetivo en el análisis y las características de la Cultura Organizacional y su impacto dentro de la economía, logrando además el desarrollo de buenas relaciones interpersonales que permitan fortalecer la comunicación entre los colaboradores dentro y fuera de la compañía, y es de gran aporte ya que la cultura organizacional influye de manera directa dentro de las organizaciones en cuanto a su logro de objetivos y relaciones internas.

Conclusiones

Para concluir se puede establecer que el impacto e importancia de la gestión apropiada de la cultura organizacional, en el desarrollo empresarial de las organizaciones del sector logístico en Colombia, recae en la generación de una mayor productividad, eficiencia, eficacia y desempeño por parte de los miembros que soportan las diferentes áreas y cadenas de distribución y valor; a lo largo de las cuales, se busca la disminución de costos, la obtención de un diferencial frente a la calidad y la innovación, la participación y cooperación por parte de los empleados.^(15,16)

Por otro lado, se puede encontrar que la generación de satisfacción para los empleados y los involucrados en las relaciones internas y externas de las compañías, dependerá del interés, el compromiso, la motivación y la importancia que encuentren los trabajadores en su actuar. De igual manera, el comportamiento de los colaboradores podrá variar de una empresa a otra de acuerdo a las creencias, hábitos, costumbres, historias, experiencias y las maneras de incentivar que posea la organización, debido a que estos aprenden, se apasionan y participan de acuerdo a lo que transmitan los líderes y las elecciones referentes al tipo de enfoque o énfasis de la cultura.^(17,18)

Los lineamientos y las orientaciones que posee una organización ante los comportamientos, las relaciones, actitudes, valores y principios de los empleados, impacta de manera positiva en las mismas, en la medida en que estas sean coherentes, transparentes y tramitadas de manera adecuada hacia los miembros de la empresa; debido a que son los colaboradores los encargados de realizar las actividades que establecerán una competencia y un diferencial frente al mercado y los servicios y productos que este ofrece, además son ellos los que defienden ante el público la identidad de la compañía, a través de acciones, comunicación, relaciones y resultados.^(19,20)

Marco Contextual

Macrocontexto

La República de Colombia es un Estado social de derecho, el cual se encuentra debidamente organizado, descentralizado, y goza de la autonomía de sus entidades territoriales, es además un país democrático, participativo y pluralista, en función del respeto por la dignidad humana, el trabajo y la solidaridad de su gente, lo cual está contemplado en la constitución política de Colombia de 1991.^(21,22)

Colombia, cuya capital es Santa Fe de Bogotá con moneda nacional definida en el peso colombiano, y que, además está dividida territorialmente en departamentos, municipios y distritos; cuenta además con divisiones especiales comprendidas por las provincias y las entidades territoriales indígenas y los colectivos. Cabe recalcar que cada uno de los integrantes cuenta con la autonomía en el manejo de asuntos relacionados con la jurisdicción y en el caso de los departamentos cuya cabeza principal es el gobernador, sirve de intermediario entre la nación y los municipios del mismo.^(23,24)

La República de Colombia se localiza al noroeste del continente de América del Sur. Al norte limita con la República de Panamá y el mar Caribe, por el Oriente con las Repúblicas de Venezuela y Brasil, por el sur con las Repúblicas de Perú y Ecuador, y por el occidente con el océano Pacífico. Su territorio tiene 1 141 748 km² de superficie continental, sumadas las aguas marinas y submarinas, 928 660 kms², la extensión es de 2070 408 km². El país está dividido en 32 departamentos y un distrito capital (Bogotá), además de contar con seis grandes regiones: Andina, Caribe, Pacífica, Orinoquía, Amazonía e Insular. Colombia se extiende desde los 4° 13' 30" de latitud sur, hasta los 12° 27' 46" de latitud norte; y desde los 66° 50' 54" al occidente del meridiano de Greenwich por el oriente, hasta los 79° 0' 23" del mismo meridiano, por el occidente.^(25,26)

“La deuda del Gobierno Nacional de Colombia llegó a los \$715 billones con corte a noviembre de 2021, así lo reportó el Ministerio de Hacienda en su más reciente informe, en el que también precisó que la obligación ya llega al 65,3 % en relación con el Producto Interno Bruto (PIB) del país, siendo un techo histórico en las finanzas nacionales”. Cabe resaltar que en octubre de 2021 que la deuda se totalizaba en \$695 billones, la cual era hasta ese momento, la deuda más alta alcanzada en relación con el PIB.^(27,28)

“De acuerdo con el informe de Minhacienda, del total de la obligación reportada a noviembre de 2021, el 40,2 % correspondió a deuda externa. O sea, unos US\$71,784 millones o el 26,3 % del PIB. Y la interna llegó al 39 % del PIB, alcanzando los \$427,78 billones. La deuda vio su incremento histórico durante el 2020, con el fin de canalizar recursos para atender las necesidades de la pandemia, gracias al Fondo de Mitigación de Emergencias (Fome), alimentado con \$40,5 billones”.^(29,30)

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), bajo la dirección de Juan Daniel Oviedo, confirma que Colombia tiene 48 258 494 habitantes, según estudio y censo nacional, de los cuales el 51,2 % son mujeres y el 48,8 % corresponde a hombres. “Además, la mayor población en Colombia se ubica en las edades entre los 14 y 18 años, franja que concentra el 26,1 %. Le siguen las personas entre 18 y 26 años, con un 16 %; los mayores de 65 años con el 9,1 % y, finalmente, están los niños entre 0 y 5 años con un 8,4 %”.^(31,32)

“Colombia cuenta además con una economía dividida en sectores importantes: sector primario o agrícola, sector secundario o sector industrial y por último se encuentra el sector terciario el cual es referente a la prestación de los diferentes servicios”. Cada uno de estos sectores comprende un sin número de actividades económicas las cuales se diferencia entre sí. Dicho de otra forma, las categorías están divididas en diferentes maneras de acuerdo con las actividades económicas que se llevan a cabo en cada una. Esto quiere decir que cada sector guarda características en común, posee una unidad y se diferencia de los otros sectores precisamente debido a lo anterior.^(33,34)

- Sector primario: también llamado sector agrícola de la economía comprende actividades económicas relacionadas con la obtención de productos y bienes de la tierra mediante una ardua labor, en este sector no hay transformación del bien obtenido. Actividades como la agricultura y en general el sector agrícola permiten obtener productos mediante la plantación y posterior cultivo y cosecha. La agricultura cambia de acuerdo con su posición geográfica y repercute en la producción de diferentes alimentos, como la papa en el Departamento de Nariño, Boyacá, Cundinamarca; la caña de azúcar en el Valle del Cauca, entre otros.

- Sector secundario: comprende las actividades relacionadas con la industria, el cual, ejecuta procedimientos industriales para la transformación de la materia prima, bienes o mercancías, en bienes

o productos para consumo. La manufactura juega un papel muy importante en la transformación de dicha materia prima en elementos finales y elaborados y poder ser comercializados en la economía nacional e internacional.

- Sector terciario: con actividades como las telecomunicaciones, el transporte, la medicina, la enseñanza, el comercio, el turismo, el gobierno, el sector financiero, administrativo y el sector de sanidad.



Fuente: <https://www.mapainteractivo.net/fotos/mapa-fisico-de-colombia.html>

Figura 1. Mapa de Colombia

“A pesar de que la pandemia no fue razón para cesar las operaciones en el transporte de carga terrestre, pero que de igual forma afectó las cifras en la economía, según Información obtenida en 2020 por la Federación de Empresarios de Transporte de Carga (Fedetranscarga) concluyó en que hubo una reducción de 8,1 % en el volumen movilizado, representado en 9,5 millones de toneladas menos que el año 2019”.^(35,36)

De esta manera los transportadores movilizaron durante el año 2020 más de 108,7 millones de toneladas mientras que en 2019 antes de pandemia, el total de carga movilizada en toneladas fue de 118,30 millones.^(37,38)

Al respecto, Henry Cárdenas Cruz, presidente de Fedetranscarga, aseguró que “la situación de 2020 para el sector de transporte de carga fue positiva a pesar de la reducción de toneladas frente al año 2019. Realmente en el sector hubo mucho trabajo, nos movilizamos y algo que movió muy bien la economía para la reactivación fue el plan del Ministerio de Transporte para la renovación del parque automotor. Eso fue supremamente importante”. Respecto a los principales orígenes y destinos en cuanto a número de viajes y cargas, indica el informe, que se encuentran en los centros logísticos y de producción relacionados con ciudades capitales, destacándose, por ejemplo, municipios como Yumbo, Buenaventura, Funza-Bogotá, Cali, Cartagena, Medellín y Barranquilla.^(39,40)

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), “representa cerca del 3,9 % del Producto Interno Bruto (PIB) (a precios constantes). En este sentido, su relevancia se reconoce en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018-2022 Pacto por Colombia: Pacto por la Equidad, Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, donde se plantean las estrategias para el desarrollo del sector durante cuatro años”.^(41,42)

Microcontexto

La ciudad de San Juan de Pasto se encuentra ubicada en el Suroccidente Colombiano, capital del departamento de Nariño. La ciudad se caracteriza por tener un mayor dinamismo en empresas que se encuentran dentro de las actividades pertenecientes a los sectores de servicios, comercio y agrícola especialmente. Por lo cual se ha generado un desarrollo empresarial un poco más lento respecto a otras ciudades como: Bogotá, Medellín, Barrquilla, Pereira Bucaramanga y Cali, las cuales cuentan con empresas que exigen mayores estándares de calidad y productividad para ser competitivas en el mercado y que se logra, en gran parte a través de aplicaciones de logística y de la gestión en la cadena de suministros. “Pasto, conocida como la Ciudad Sorpresa de Colombia tiene dentro de su principal actividad económica el comercio y los servicios. Y dado su riqueza cultura andina, cuenta con el reconocimiento de ser Patrimonio Cultural e Inmaterial de la Humanidad de la UNESCO por su magno Carnaval de Negros y Blancos”.

Su gente, su mágica riqueza cultural y natural y sus potencialidades competitivas hacen de Pasto un lugar mágico para disfrutar y desarrollar proyectos estratégicos con potencial regional, nacional e internacional.^(43,44)

En la ciudad de San Juan de Pasto el sector comercial cuenta con algunos sistemas de planificación de recursos empresariales, pero en algunas de ellas, el desarrollo es ineficiente ya que cuentan con poco dominio, derivado del escaso conocimiento de la necesidad de tecnificar los procesos logísticos en todas las operaciones de la empresa.

Teniendo en cuenta que cada empresa del sector logístico y de carga masiva cuenta de cierta manera con sus diferentes ideologías, esencias que hacen parte de su cultura organizacional se hace importante y relevante a la vez traer a mención un tema de gran importancia que hoy en día debe hacer parte de las organizaciones en procura de un mejor desempeño dentro de la misma y fuera de ella con el cliente externo, como es el desarrollo de una cultura organizacional acorde a las organizaciones que le permitan crecer, fortalecer, afianzar las relaciones entre los agentes económicos que lo integran. Como capital del departamento de Nariño, se convierte en el centro de la actividad económica, política y social en la región.^(45,46)

Las particularidades culturales e históricas, condicionadas por un territorio geográfico especial, hacen que el suroccidente de Colombia tenga una afinidad con el norte del Ecuador, con quien mantiene importantes relaciones comerciales y movimiento poblacional.

Al igual que los demás departamentos, demostrando dinamismo a pese a lo que se vendría, dicho dinamismo es reflejado en sectores como turismo obtenido en los carnavales de bancos y negros durante el mes de enero y dónde la economía se estabiliza y armoniza creando interacción reactivando bares, restaurantes, hoteles, comercio entre otros. Más tarde la preparación de festividades se reflejaba en marzo y abril durante época de semana santa, dónde el departamento de Nariño se convierte en un destino muy apetecido por su riqueza arquitectónica y teológica requeridos por el turismo, se vio afectada por la situación mundial de pandemia y en marzo de 2020 el país entró en aislamiento preventivo, obligando a todo ese dinamismo económico que en muchos casos se vio afectado, a cerrar todos los establecimientos salvo los restaurantes, supermercados y farmacias que por ser productos de primera necesidad tuvieron una leve afectación.^(47,48)

El sector hotelero ha sido uno de los más afectados en este subsector de la economía; de acuerdo con COTELCO, el sector está en su punto más bajo de ocupación en la historia. “De acuerdo con las cifras de este gremio, en la semana del 7 al 15 de marzo del año en curso, la ocupación hotelera en Colombia fue de 49,8 %, lo que implica una caída 6,6 puntos porcentuales, la semana del 7 al 15 de marzo del año en curso, la ocupación hotelera en Colombia fue de 49,8 %, lo que implica una caída 6,6 puntos porcentuales, cifra que no se observa desde el 2002”.^(49,50)

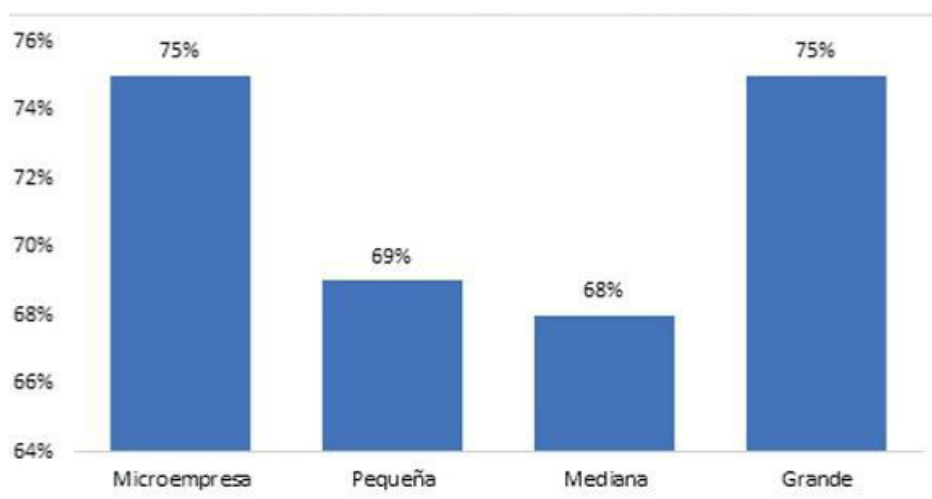
Demostrando que los ingresos de dichos establecimientos han disminuido en 11,4 %, lo que se traduce en una pérdida económica de 140 000 millones de pesos por efecto de cancelaciones, reserva de alojamiento y eventos, según informe COTELCO.^(51,52)

“La Cámara de Comercio de Pasto, es una de las instituciones que monitorean de manera continua la situación económica de la región y trabaja por la creación de estrategias que permitan un apoyo constante a los empresarios, mediante capacitaciones, muestras empresariales y participación en fondos de inversión permitiendo mitigar de cierta forma los problemas ocasionados por el impacto del coronavirus”, todo eso con apoyo de entes gubernamentales y gobierno nacional. Durante el año 2020 realizó un monitoreo del impacto del Covid 19, en la jurisdicción de las empresas de la cámara de comercio de pasto, con el fin de evidenciar mediante informes estadístico con una serie de preguntas dirigida a empresarios y analizar que el impacto y dentro de esa encuesta se evidencia una perspectiva poco certera acerca del futuro de las empresas y denota además, que las empresas han tenido un déficit en sus cuentas por pagar y han tenido que cambiar de razón social, hay que resaltar que el 70 % de las empresas no pueden realizar su actividad económica de manera remota y obliga al 30 % mantener actividad en su operación.^(53,54)

“Se hace alusión a la jurisdicción comprendida para el municipio de san juan de pasto, contextualizada en el artículo 38 del decreto 622 de 2000”, dónde se reúne a 41 de los 64 municipios del departamento de Nariño que a su vez están dentro de la jurisdicción cameral por lo cual se convierte en foco de la actividad

comercial y empresarial y creando estrategias de crecimiento económico regional, seminarios y fomento al emprendimiento.^(55,56)

En relación a los análisis y estudios realizados por la Cámara de Comercio, se cita al segundo informe económico por covid 19, dónde se evidencia estudios en cuanto a la disminución de ingresos por ventas durante tiempos de pandemia y dónde se indica que: “Las acciones que se han implementado entorno a la emergencia sanitaria, han afectado de manera directa a las empresas en Nariño. De acuerdo con el estudio realizado, el 98 % de las empresas han registrado disminuciones en sus ingresos por ventas en promedio en un 72 %. En el caso de las microempresas las pérdidas se promedian en el 75 % y en muchos de los casos, las disminuciones presentadas llegan al 100 %”.^(57,58)



Fuente: https://www.ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2020/10/Impacto-econ%C3%B3mico-por-covid-19-en-Nari%C3%B1o_Edicion_2-1.pdf

Figura 2. Pérdida de ingresos por ventas en las empresas de Nariño

Según análisis del sector logístico de transporte de carga masiva y diferentes investigaciones para su desarrollo se ve la necesidad de la aplicación y concentración de una cultura organizacional ideal y adecuada, de la cual gozan caso todas las empresas de los diferentes sectores de la economía ya que gracias a esta inclusión y fortalecimiento se ven ampliamente beneficiadas tanto en su capital humano y el logro de objetivos organizacionales.^(59,60)

Reseña Histórica

La historia del transporte en Colombia se remonta a 1905 dónde, bajo la presidencia del general Rafael Reyes se crea el ministerio de obras públicas y transporte, con el claro objetivo de atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, los ferrocarriles, caminos, puentes entre otras.

“El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)”.^(61,62)

Dichas obras realizadas a mediados del siglo XX, bajo las normas definidas en la época y las cuáles avalaron la construcción y conservación de carreteras y caminos; durante esta época se crearon los distritos de obras públicas, la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, la Dirección de Transporte y Tarifas, dándole origen al Instituto Nacional tránsito. “En la segunda mitad del siglo XX, se aplicó el sistema de peajes con el claro objetivo de financiar obras civiles, creándose la Policía de Carreteras para vigilancia y control del tráfico en las vías nacionales; la empresa Puertos de Colombia; El Fondo de Caminos Vecinales para atender la construcción, mejoramiento de caminos y puentes; y el Fondo Vial Nacional para financiar obras civiles con recursos generados por los impuestos a los combustibles”.^(63,64)

Para 1993 el gobierno nacional vio la necesidad de reestructurarse y darle mayor dinamismo y modernizar dicha entidad convirtiéndose de esa manera en el Ministerio de Transporte, desarrollando importantes proyectos de transcendencia mediante la construcción de vías, túneles, puentes, mejorando las condiciones de servicio y seguridad en los aeropuertos trabajando de manera constante en la adecuación y mantenimiento de las vías fluviales y marítimas.^(65,66)

El sector transporte ha jugado un papel fundamental en las economías mundiales, en especial, la colombiana, puesto que gracias a su proceso permite en gran parte aportar al desarrollo, la globalización y la competitividad,

permitiendo de esta manera optimizar los procesos productivos. Es aquí cuando toma fuerza el sector terciario al cual pertenece trabajo investigativo y dónde nace la necesidad de darle mayor dinamismo a la economía dentro de uno de los sectores con mayor influencia en el departamento de Nariño. El desarrollo de dicho sector trae más beneficios a los diferentes gremios y establecimientos de comercio y entre los cuales se puede mencionar la infraestructura, los combustibles, repuestos y servicios de asistencia en transporte entre otros, brindándole a la economía ese dinamismo y como se ha demostrado en varios estudios le brindan un gran desarrollo y crecimiento de un país como lo es la creación de vías de acceso.^(67,68)

Marco Legal

Normas y leyes que regulan el transporte de carga en Colombia

Teniendo en cuenta la normatividad de las diferentes empresas a nivel nacional y en especial a su actividad económica y por las cuales se rigen estrictamente a distintas normas, leyes, decretos y códigos en las distintas actividades propias de la empresa y las obligaciones legales que los empleadores tienen con su capital humano, se hace necesario traer a la presente investigación las leyes que regulan el transporte de carga masiva en Colombia, para poder estar al día en cuanto a toda normatividad exigida en el medio y que se reflejan a continuación y agrupadas según su naturaleza, y que dentro del marco legal, cabe resaltar la importancia que tiene la normatividad de tránsito de acuerdo a la reglamentación del código nacional de tránsito. “La ley 769 de 2002, Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”, expresando de esa forma su fundamentación y aplicabilidad en el presente proyecto de investigación.^(69,70)

Existe personal capacitado e idóneo en el cumplimiento de las funciones de tránsito y movilidad, las cuales serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Por tal razón, las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas en la vía pública y privada, así como en las carreteras de Colombia.

Capítulo 2: autoridades de tránsito: son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

- El Ministerio de Transporte.
- Los Gobernadores y los alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.
- La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
- Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo.
- Los agentes de Tránsito y Transporte.

Dentro de la normatividad de transporte de carga es primordial hablar lo referente a sus condiciones, dimensiones y los permisos, es por eso que en la ley 769 de 2002, se hace aclaración y énfasis en los siguientes artículos que hablan de ello:

Artículo 28: Condiciones Técnico-Mecánica, de Gases y de Operación: para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.^(71,72)

Artículo 29: acerca de las dimensiones y pesos: por lo cual los vehículos deberán someterse a nivel nacional e internacional.

“Artículo 32: condiciones de la carga: haciendo referencia a la debida rotulación, embalado de la mercancía de acuerdo con normas técnicas nacionales ya sus medidas de seguridad.

Artículo 33: permiso de carga: por lo cual el ministerio de transporte define el permiso para el manejo de cargas extrapesadas y extradimensionales y especificaciones a vehículos que las manejan”.

Para abarcar el marco legal de la presente investigación se hace necesario recopilar la información contenida dentro del Decreto 1079 de 2015, Estatuto Único Reglamentario del Sector Transporte, con el objetivo de unificar y racionalizar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de las leyes del sector transporte; además, mediante dicho decreto en el Libro 1, se ubica como cabeza principal del sector transporte al Ministerio de Transporte con su objetivo principal y potestad sobre otros sectores incluidos dentro del mismo.^(73,74)

“Art 1.1.1.1: Ministerio de Transporte: el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la

formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”.

De la misma forma que la anterior normatividad se hace énfasis en las diferentes normas, decretos y resoluciones que son fuente dentro del marco teórico para la presente investigación, y que, además se concentran términos referentes a las cualidades de los vehículos como, camiones, tracto camiones, camión articulado entre otros; además definiciones en cuanto a medidas de los mismos.⁽⁷⁵⁾

Según lo contenido en la “Resolución 13791 del 21 de diciembre de 1988. Por la cual se determinan los límites de pesos y dimensiones de los vehículos de carga para la operación normal por la cual se determinan los límites de pesos y dimensiones de los vehículos de carga para operación normal en las carreteras del país”.

Cabe resaltar, que dentro del sector terciario especialmente en el sector transporte de carga masiva, juega un papel fundamental los diferentes tramites a aplicar para desarrollar la actividad comercial o razón social de las empresas, para ello dentro del “Acuerdo 050 del 14 de octubre de 1993, por el cual se establece el procedimiento para los trámites relacionados con el registro nacional de remolques, semirremolques, multiloculares y similares, se adoptan los formatos S.C.T N 03566 del 3 de diciembre de 1991” , Por la cual se autoriza a los directores territoriales para expedir permiso especial y transitorio a los propietarios de remolques, semirremolques, multimodulares y similares para transitar por las vías del país sin placa, aplicando de esa manera a excepciones de ley y poder circular libremente y los requisitos para poder duplicar placa registro e inventario de remolques, como la facultad del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito para realizar los diferentes procedimientos, con la aclaración que hoy en día es una actividad que la realiza el Ministerio de Transporte, ya que la anterior es una extinta entidad.⁽⁷⁶⁾

El transporte de carga masiva se rige bajo la normatividad de transporte nacional colombiano, y se emiten los permisos pertinentes para la movilización de la carga por las vías nacionales; así como las características de la carga movilizada y por lo cual en la “Resolución 777 del 14 de febrero de 1995, por la cual se delega una función y se fija los requisitos y procedimientos para conceder o negar permisos para el transporte de carga extra pesada y extra dimensional, por las carreteras nacionales a cargo del instituto nacional de vías”.⁽⁷⁷⁾

Para el desarrollo de la razón social, las empresas de transporte de carga deben estar ceñidas bajo las normas de movilización de carga por las vías de Colombia, mediante el contrato de transporte como lo contempla el “Decreto 1910 del 21 de octubre de 1996, por el cual se reglamenta parcialmente el contrato de transporte se carga y se dictan otras disposiciones.”⁽⁷⁸⁾

Artículo 1: la empresa transportadora tiene la obligación de dar aviso oportuno y detallado al destinatario, por un medio idóneo, sobre la llegada de la carga al lugar de destino”.

Según el código de Comercio, define el contrato de transporte en su Artículo 981.

El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales”. Gracias a su aval y respaldo jurídico y en el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.

Por otra parte, las empresas de carga deben cumplir con requerimientos y responsabilidades con relación a su razón social y los tiempos de entrega de mercancías a lugar de destino, así como, las indemnizaciones por incumplir las responsabilidades pactadas en los contratos de transporte, como está definido en el “Artículo 6°. La empresa transportadora responderá e indemnizará por los perjuicios que se causen al propietario o poseedor con el que haya celebrado un contrato de vinculación, por las omisiones o incumplimientos de las obligaciones pactadas en el contrato y deberes establecidos en la ley”.

Según las disposiciones básicas del sector transporte y como preceptos reglamentarios por los cuales se establece una autoridad y que deben ser cumplidos según su alcance, “la ley 195 de 1993 dicta disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” , que en su artículo uno, hace referencia a la integración de dicho sector encabezado por el Ministerio de Transporte con los organismos adscritos junto a la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, con el fin de crear políticas de transporte y creación de organismos relacionados a esa actividad, y que basados en las leyes y decretos nacionales como la “Ley 336 de 1996 que tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional...” .

Con todo lo anterior y como parte del presente trabajo de investigación y ampliando lo comprendido dentro del marco legal del mismo, y por el cual dicha actividad económica se encuentra reglamentada bajo los lineamientos y condiciones de habilitación y prestación del servicio como tal, se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga; mediante el presente artículo definido por el Decreto 173 de 2001.

Artículo 1: objeto y principios: el presente decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Se hace necesario hablar de dicha movilización y transporte de carga masiva debe contener cierto tipo de documentación requerida para su movilización por las diferentes vías y carreteras nacionales, y para ello se hace referencia a ciertas resoluciones que avalan su razón social como son las siguientes:

“La presente resolución tiene por objeto iniciar la transición para la adopción del Registro Nacional de Transporte de Despacho de Carga - RNTDC, establecer el formato único de manifiesto electrónico de carga, la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control, y se aplica para el servicio público de transporte terrestre automotor de carga según la normatividad vigente”.

“Manifiesto electrónico de carga: es el documento expedido por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, usando los medios electrónicos, que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido, el cual hace sus veces de Manifiesto de Carga”.

Por pertenecer al sector terciario y especialmente transporte de carga masiva y manejo de vehículos como remolques, tracto camión, camiones entre otros, deben regirse además de los trámites legales a el uso de la licencia de conducción de acuerdo a la categoría del vehículo para su libre circulación por las vías nacionales y que según el “Decreto Nacional 019 de 2012, Artículo 195 establece que la licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular”.

“Artículo 196: por el cual se reglamenta los requisitos para que un vinculado a la empresa pueda obtener una licencia de conducción para vehículos automotores”.

Con lo anterior expuesto, se deja en evidencia la complejidad del marco legal del transporte terrestre de carga, ya que es una actividad económica relevante y dinamiza la economía nacional, que bajo las estrictas normas y leyes de obligatorio cumplimiento garantizan un buen desempeño y desarrollo de su actividad económica, brindando grandes beneficios a las empresas, los colaboradores y el desarrollo de la región.

Los medios de transporte como regla general y global, deben mantener ciertos lineamientos y normas dentro de las cuales se garantice la vida e integridad tanto del conductor como sus pasajeros, aunque en el caso del transporte de carga masiva se debe tener en cuenta el almacenamiento y transporte de la misma bajo distintas directrices; y es importante hacer énfasis en el uso adecuado de los elementos de seguridad de los vehículos como lo define la “Resolución 19200 de 2002, por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”, y que en los:

Artículo 2: los cinturones de seguridad que portarán los vehículos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas deberán cumplir con las características técnicas, de fijación o anclaje contempladas en la norma Icontec NTC-1570, o la norma que la modifique o sustituya.

Artículo 3: el uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores. El conductor y el usuario que utilicen asientos con cinturón de seguridad instalado, deberán utilizarlo de manera apropiada durante la conducción normal del vehículo de tal forma que no limite la libertad de movimiento del conductor y del usuario y se reduzca el riesgo de daños corporales en un accidente eventual.

Normatividad en Almacenamiento

Como aspecto relevante e importante dentro del desarrollo de la actividad del transporte de carga masiva se encuentran las normas de seguridad en cuanto a el almacenamiento de mercancías y que están basadas en la evaluación de riesgos y su prevención de accidentes, a “las reglas propias de cualquier entorno laboral se unen unas medidas específicas para el almacén, un lugar en el que deben regir estrictas normas logísticas debido a sus particularidades de manipulación de mercancía y de uso de carretillas, gatos hidráulicos y elementos de seguridad industrial para los trabajos que impliquen riesgos inminentes. Dentro de este trabajo de investigación se retoman algunas de las normas de seguridad más importantes para el almacenaje:

Normas de circulación en los pasillos

La circulación por los pasillos debe estar bien regulada para evitar choques y atropellos, deben ser puestas en conocimiento de los trabajadores y es muy importante que se respeten para evitar accidentes; entre las medidas más básicas de seguridad a implantar se incluyen:

- El ancho de los pasillos: debe ser suficiente para que las máquinas puedan circular sin peligro y el transporte y manejo de las mercancías se efectúe sin problemas, se debe tener en cuenta también los giros y, especialmente, la zona de cruce de los pasillos, que debe estar bien señalizada para evitar choques.

- Vías exclusivas para desplazamiento de personas: establecer pasillos seguros, sin vehículos.
- Sin obstáculos: mantener los pasillos despejados, no abandonar mercancía ni ningún otro material en una zona de paso.
- Señalización de los desniveles.

Correcta manipulación y almacenamiento de mercancías

Es muy importante que las cargas se manipulen y almacenen de forma equilibrada y que estén bien fijadas para evitar su caída o el desprendimiento de parte de la mercancía.

“Además, es imprescindible que los sistemas de almacenaje sean los apropiados para cada una de las cargas, es por eso que se precisa contar con estanterías metálicas para almacén o con sistemas de paletización; tanto las paletas como cualquier otro tipo de carga deben estar correctamente acomodadas en los largueros de las estanterías para evitar caídas, nunca se debe sobrepasar el peso máximo de carga”.

Salidas de emergencia

Las salidas de emergencia tienen que estar bien señalizadas y libres de obstáculos y, sobre todo, listas para cumplir su función en caso de evacuación.

Buena ventilación e iluminación

Como en cualquier entorno laboral, una buena ventilación e iluminación favorecen que el trabajo se pueda realizar en buenas condiciones. Es por eso que se hace necesaria una amplia iluminación que a su vez evite la fatiga ocular y permita un buen desempeño de las labores cuando se las requiera.

Equipos de Protección Individual

Los trabajadores de los almacenes deben utilizar en algunas ocasiones Elementos de Protección Personal (EPP), los cuales se les proporcionarán en función de sus tareas y a los riesgos a los que estén expuestos; los más habituales son el calzado de protección (muchas veces con puntera reforzada para mitigar posibles golpes), los guantes y los cascos para proteger la cabeza.

Prevención de riesgos

Finalmente, siempre hay que insistir en la prevención de riesgos laborales y la importancia de cumplir siempre estas medidas que permitirán disminuir la exposición de los trabajadores a estas amenazas, en un almacén, es crucial estudiar y detectar estos riesgos, ya que pueden ser de diferente naturaleza en función del tipo de producto almacenado (tóxico, inflamable, de gran envergadura...), la forma de trabajo (si interviene maquinaria o todo se realiza de forma manual) y del tipo de almacén y sus características.

“Hay que tener en cuenta que sólo hasta 1979 el Gobierno Nacional por intermedio del Ministerio del Trabajo emite la Resolución 2400 de 1979, acerca de los requisitos mínimos de seguridad industrial para las empresas y organizaciones. A partir de este momento y de la Resolución 2400 de 1979 empiezan a surgir nuevas normas (decretos, resoluciones) que pretenden reglamentar diversos temas bajo la normatividad de seguridad industrial”.

Según decreto emitido por el Ministerio de Trabajo y Protección social se obliga al representante legal y la empresa en diferentes requerimientos en cuestión de salud y lugar de trabajo, cabe resaltar que dichas normas y obligaciones son de manera recíproca con políticas de capacitación e inducción en riesgos laborales que permitan crear una sinergia donde la organización como tal va a ganar.

Artículo 2: son obligaciones del Patrono.

- Dar cumplimiento a lo establecido en la presente Resolución, y demás normas legales en Medicina, Higiene y Seguridad Industrial, elaborar su propia reglamentación, y hacer cumplir a los trabajadores las obligaciones de Salud Ocupacional que les correspondan.
- Proveer y mantener el medio ambiente ocupacional en adecuadas condiciones de higiene y seguridad, de acuerdo a las normas establecidas en la presente Resolución.
- Establecer un servicio médico permanente de medicina industrial, en aquellos establecimientos que presenten mayores riesgos de accidentes y enfermedades profesionales, a juicio de los encargados de la salud Ocupacional del Ministerio, debidamente organizado para practicar a todo su personal los exámenes psicofísicos, exámenes periódicos y asesoría médico-laboral y los que se requieran de acuerdo a las circunstancias; además llevar una completa estadística médico-social.

Código Sustantivo Del Trabajo

El presente trabajo investigativo fundamenta su marco legal bajo las directrices del Código Sustantivo del Trabajo, el cual es una recopilación de normas que empezó a regir en Colombia en el año 1950, con el que se busca intervenir y regular las relaciones entre colaborador y empleador. La palabra trabajo de acuerdo con el

CST en su art. 5, debe ser entendida de la siguiente manera: “toda actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra y, cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo”.

Artículo 57: obligaciones especiales del empleador: son obligaciones especiales del empleador:

Poner a disposición de los trabajadores, salvo estipulación en contrario, los instrumentos adecuados y las materias primas necesarias para la realización de las labores. Procurar a los trabajadores locales apropiados y elementos adecuados de protección contra los accidentes y enfermedades profesionales en forma que se garanticen razonablemente la seguridad y la salud.

Prestar inmediatamente los primeros auxilios en caso de accidente o de enfermedad. A este efecto en todo establecimiento, taller o fábrica que ocupe habitualmente más de diez (10) trabajadores, deberá mantenerse lo necesario, según reglamentación de las autoridades sanitarias. Pagar la remuneración pactada en las condiciones, períodos y lugares convenidos.

Guardar absoluto respeto a la dignidad personal del trabajador, a sus creencias y sentimientos

CONCLUSIONES

La presente investigación permitió comprender de forma amplia e integral la relevancia que tiene la cultura organizacional en el desempeño y sostenibilidad de las empresas del sector transporte de carga masiva, especialmente en contextos como el de San Juan de Pasto. A través del análisis realizado, se evidenció que la cultura organizacional no solo se manifiesta en los valores y creencias compartidas por los colaboradores, sino también en los procedimientos, símbolos y comportamientos que dan forma a la identidad de la organización. Este estudio confirma que una cultura sólida y bien estructurada impacta de manera positiva el clima laboral, la productividad, la adaptabilidad a los cambios y, en general, la competitividad de la empresa en el mercado.

Se concluye que las empresas del sector transporte que fortalecen su cultura organizacional a través del liderazgo efectivo, la comunicación asertiva y el reconocimiento del capital humano logran una mayor alineación entre sus objetivos estratégicos y operativos. En este sentido, una cultura organizacional adecuada facilita la cohesión interna, impulsa la motivación de los empleados y fomenta un sentido de pertenencia, aspectos fundamentales para afrontar desafíos externos como la pandemia, la inestabilidad económica o los cambios regulatorios.

Además, el estudio resalta que desconocer o desatender la cultura organizacional puede traer consigo consecuencias negativas como la pérdida de identidad, disminución del rendimiento y desinterés por parte del talento humano en el cumplimiento de los objetivos institucionales. Esta desconexión repercute directamente en la eficiencia de las operaciones, el servicio al cliente y la imagen de la empresa ante sus grupos de interés.

Finalmente, este trabajo se convierte en un aporte valioso tanto para las empresas analizadas como para otras organizaciones del sector, ya que proporciona un diagnóstico claro sobre el estado actual de su cultura y ofrece lineamientos que pueden ser replicables para fortalecer este componente estratégico. La cultura organizacional, lejos de ser un elemento abstracto, es una herramienta tangible de gestión que, si es correctamente orientada, impulsa el desarrollo organizacional, fortalece las relaciones internas y proyecta una imagen sólida frente al entorno competitivo, local y global.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Administración de Empresas. La cultura organizacional. Bogotá: Administración de Empresas; 2007. <http://admindeempresas.blogspot.com/2007/05/la-cultura-de-la-organizacin-i.html?m=1>

2. Alcaldía de Bogotá. Resolución 777 de 1995 - Ministerio de Transporte. Bogotá: Alcaldía de Bogotá; 1995. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=28551&cadena=t>

3. Alvarado MAG. Gentrification and Community Development: An analysis of the main lines of research. Gentrification 2023;1:2-2. <https://doi.org/10.62486/gen20232>.

4. Banco de la República. Posición astronómica y geográfica de Colombia. Bogotá: Banrepcultural; 2020. https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Posición_astronómica_y_geográfica_de_Colombia

5. Barrios CJC, Hereñú MP, Francisco SM. Augmented reality for surgical skills training, update on the topic. Gamification and Augmented Reality 2023;1:8-8. <https://doi.org/10.56294/gr20238>.

6. Boston Consulting Group. El 89% de las personas espera que sus trabajos sean parcialmente remotos después de la pandemia. Buenos Aires: BCG; 2021. <https://www.bcg.com/press/31march2021-89-percent-of-people-expect-their-jobs-to-be-partially-remote-after-pandemic>

7. Cajal A. Sectores económicos de Colombia: primario, secundario, terciario. Bogotá: Lifeder; 2019. <https://www.lifeder.com/sectores-economicos-colombia/>
8. Cámara de Comercio de Pasto. Impacto económico por COVID-19 en Nariño. Pasto: CCPasto; 2020. https://www.ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2020/10/Impacto-econ%C3%B3mico-por-covid-19-en-Nari%C3%B1o_Edicion_2-1.pdf
9. Cámara de Comercio de Pasto. Monitoreo del impacto del COVID-19 en las empresas de la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Pasto. Pasto: CCPasto; 2020 Nov [citado 2021 Apr 15]. <https://www.ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2020/12/Monitoreo-del-Impacto-Economico-del-Covid-19-en-las-Empresas-de-la-jurisdicci%C3%B3n-de-la-C%C3%A1mara-de-Comercio-de-Pasto-Noviembre.pdf>
10. Cano CAG. Education, urbanism, and gentrification: convergence of issues and solutions. *Gentrification* 2023;1:1-1. <https://doi.org/10.62486/gen20231>.
11. Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU). San Juan de Pasto. Barcelona: CIDEU; 2020. <https://www.cideu.org/miembro/san-juan-de-pasto/>
12. Chen C. Actitud y aptitud. Venezuela: Diferenciador; s.f. [citado 2021 Aug 16]. <https://www.diferenciador.com/diferencia-entre-actitud-y-aptitud/>
13. Chiavenato I. Comportamiento organizacional. 2ª ed.. México D.F.: Gobierno de México; 2000. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/335680/Comportamiento_organizacional._La_dina_mica_en_las_organizaciones..pdf
14. Concepto.de. Estructura. Argentina: Concepto.de; 2021 Aug 5 [citado 2022 Jan 14]. <https://concepto.de/estructura/#ixzz7LdS3HwE4>
15. Congreso de la República. Ley 105 de 1993. Bogotá: Senado de la República; 1993. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html
16. Cotelco. Informe de indicadores hoteleros octubre 2020. Bogotá: Cotelco; 2020. <https://www.cotelco.org/estadisticas/indicadoresoct2020>
17. Da Silva D. ¿Conoces los tipos de cultura organizacional? ¿Cuál implementarías en tu organización?. México: Zendesk; 2021. <https://www.zendesk.com.mx/blog/tipos-de-cultura-organizacional/>
18. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Censo Nacional de Población y Vivienda. Bogotá: DANE; 2019. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018/cuantos-somos>
19. Devia AA, Suaza MR. Historical context of the agroecological transition process in the Buenos Aires property of the municipality of Florencia Caquetá. *Environmental Research and Ecotoxicity* 2023;2:51-51. <https://doi.org/10.56294/ere202351>.
20. Dionicio RJA, Serna YPO, Claudio BAM, Ruiz JAZ. Sales processes of the consultants of a company in the bakery industry. *Southern Perspective / Perspectiva Austral* 2023;1:2-2. <https://doi.org/10.56294/pa20232>.
21. Enciclopedia Económica. Elementos que conforman la cultura organizacional. Argentina: Enciclopedia Económica; 2018. <https://enciclopediaeconomica.com/cultura-organizacional/>
22. Enríquez Caro R. Las funciones de la cultura organizacional. Perú: TAEM Perú Consulting; 2014. <https://taemperuconsulting.com/las-funciones-de-la-cultura-organizacional/>
23. Gerencie. Diferencia entre eficiencia y eficacia. Bogotá: Gerencie; 2019. <https://www.gerencie.com/diferencias-entre-eficiencia-y-eficacia.html>
24. GERENS, Escuela de Postgrados. ¿Qué es el desarrollo organizacional?. Lima: GERENS; 2006. <https://gerens.pe/blog/que-es-desarrollo-organizacional/>

25. Gobierno de Colombia. Código de Comercio de Colombia. Bogotá: Función Pública; 1971. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=41102>
26. Gobierno de Colombia. Decreto 1079 de 2015 - Sector Transporte. Bogotá: Función Pública; 2015. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889>
27. Gobierno de Colombia. Decreto 173 de 2001. Bogotá: Función Pública; 2001. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4308>
28. Gobierno de Colombia. Ley 336 de 1996. Bogotá: Función Pública; 1996. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=346>
29. Gómez Díaz C, Rodríguez Ortiz J. Teorías de la cultura organizacional. Buenos Aires: UBA; 2013. <http://teoriaycomorg.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/98/2019/03/TeoriasdelaCulturaOrganizacionalCarlosGomezYJennyRodriguezrevision2013.pdf>
30. Gómez Díaz C, Rodríguez Ortiz J. Teorías de la cultura organizacional. Santiago de Chile: ResearchGate; 2001. https://www.researchgate.net/publication/216737064_Teorias_de_la_cultura_organizacional
31. Gonçalves AP. Dimensiones del clima organizacional. Buenos Aires: Geocities; 1998. <http://www.geocities.ws/janethqr/liderazgo/130.html>
32. Gonzales MDB, Ruiz JAZ, Claudio BAM. Transportation management and distribution of goods in a transportation company in the department of Ancash. Southern Perspective / Perspectiva Austral 2023;1:4-4. <https://doi.org/10.56294/pa20234>.
33. Gutierrez CYF. Vernacular Architecture and Modern Design: Towards a New Aesthetics and Functionality. Land and Architecture 2023;2:50-50. <https://doi.org/10.56294/la202350>.
34. Harrison R. Conozca la forma de ser de su organización. Deusto, España: Diputación de Barcelona; 1978. https://www.diba.cat/documents/477802/484452/formacio-fitxers-pdf-fons_documental_historic-11conozcaformaserorg-pdf.pdf
35. Hecho & Co. La cultura organizacional del iceberg. Madrid: Hecho Company; 2021. <https://www.hecho.company/blog/cultura-organizacional-iceberg>
36. Hellriegel D, Slocum JW. Comportamiento organizacional. México: Cengage Learning Editores S.A. de C.V.; 2009. http://190.116.26.93:2171/mdv-biblioteca-virtual/libro/documento/5EF6TFGvk5S9uSmE0Qy7k6_COMPORTAMIENTO_ORGANIZACIONAL.pdf
37. Hernández Sampieri R, Baptista MP. Metodología de la investigación. México: McGraw-Hill; 2014. <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
38. Herrera Rodríguez JI. Las prácticas investigativas contemporáneas. Los retos de sus nuevos planteamientos epistemológicos. Chuquipata, Ecuador: Indteca; 2018 Feb 5. p. 7 [citado 2022 Feb 23]. https://www.indteca.com/ojs/index.php/Revista_Scientific/article/view/173/170
39. Instituto Nacional del Transporte. Acuerdo 00050 de 1993. Bogotá: Ministerio de Transporte; 1993. https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/785/1/Acuerdo_50_1993.pdf
40. Manrique LAC, Manrique JAC. Analysis of the distribution and size of aquaculture in Peru: evaluation of species, areas and types of law. Edu - Tech Enterprise 2023;1:2-2. <https://doi.org/10.71459/edutech20232>.
41. Marcos LA. La cultura organizacional. Escuela de Organización Industrial. España: EOI; 2012. <https://www.eoi.es/blogs/lorenaltagraciamarcos/2012/02/27/la-cultura-organizacional/>
42. Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Resolución 13791 de 1988. Bogotá: MOPT; 1988. <https://www.allianz.co/content/dam/onemarketing/iberolatam/allianz-co/seguros/empresas/portal-transportes-docs/>

Resolucion13791de1988.pdf

43. Ministerio de Protección Social. Código Sustantivo del Trabajo. Bogotá: Ministerio de Protección Social; 1950. <https://www.ilo.org/dyn/travail/docs/1539/CodigoSustantivodelTrabajoColombia.pdf>

44. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Resolución 2400 de 1979. Bogotá: Ministerio de Trabajo; 1979. <https://vlex.com.co/vid/resolucion-2400-1979-establecen-586382931>

45. Ministerio de Transporte de Colombia. ¿Quiénes somos?. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2011. https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/

46. Ministerio de Transporte de Colombia. Decreto 19 de 2012. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2012. <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/336>

47. Ministerio de Transporte de Colombia. Resolución 19200 de 2002. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2002. https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/3213/1/Resolucion_19200_2002.pdf

48. Ministerio de Transporte de Colombia. Resolución 4496 de 2011. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2011. https://www.redjurista.com/Documents/resolucion_4496_de_2011_ministerio_de_transporte.aspx#/

49. Ministerio de Transporte de Colombia. Transporte en cifras 2019. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2020. <https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Transporte-en-Cifras>

50. Mulder P. Modelo de Cultura Organizacional por Edgar. Toolshero; 2013. <https://www.toolshero.es/liderazgo/modelo-de-cultura-organizacional-por-edgar-schein/>

51. Mulder P. Modelo de cultura organizacional por Edgar Schein. Toolshero; 2013. <https://www.toolshero.es/liderazgo/modelo-de-cultura-organizacional-por-edgar-schein/>

52. Mundo Marítimo. Colombia: Transporte de carga terrestre se redujo un 8,1% durante el 2020. Chile: mundomaritimo.cl; 2021. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/colombia-transporte-de-carga-terrestre-se-redujo-un-81-durante-el-2020>

53. Nuño P. Tipos de cultura organizacional. Bogotá: emprendepyme.net; 2018. <https://www.emprendepyme.net/tipos-de-cultura-organizacional.html>

54. Organización de Estados Americanos. Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. Washington DC: OEA; 2002. http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

55. Ortiz Tejada SP, Rodríguez Peña JL. Análisis de la cultura organizacional de la empresa XYZ. Bogotá: ciencia.lasalle.edu.co; 2018. https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=2538&context=administracion_de_empresas

56. Pedraza L, Obispo K, Vásquez L. Cultura organizacional desde la teoría de Edgar Schein: Estudio fenomenológico. LaRioja: dialnet.unirioja.es; 2015. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5139907>

57. Peñaloza JEG, Bermúdez LMA, Calderón YMA. Perception of representativeness of the Assembly of Huila 2020-2023. Multidisciplinar (Montevideo) 2023;1:13-13. <https://doi.org/10.62486/agmu202313>.

58. Portafolio. El transporte de carga cayó 8,1% por pandemia. Bogotá: portafolio.co; 2021. <https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-cayo-8-1-por-pandemia-549930>

59. Portugal MG. Concepto de cultura. España: promonegocios.net; 2007. <https://www.promonegocios.net/mercadotecnia/cultura-concepto.html>

60. Quiceno Ramírez JC. Deuda pública de Colombia es la más alta en la historia. Bogotá: elcolombiano.com; 2022. <https://www.elcolombiano.com/negocios/deuda-publica-de-colombia-llega-a-niveles-historicos-CA16253111>

61. Quijano Vodniza AJ. Guía de investigación cuantitativa. San Juan de Pasto: Institución Universitaria CESMAG; 2009. p. 76.
62. Quiroa M. Administración. Guatemala: economipedia.com; 2020. <https://economipedia.com/definiciones/administracion.html>
63. Ractem Racking System. Normas básicas de seguridad en un almacén. España: ractem.es; 2020. <https://www.ractem.es/blog/normas-basicas-seguridad-almacen>
64. Raga C. ¿Qué es el Código Sustantivo del Trabajo y cómo afecta a las empresas?. Madrid: sesamehr.co; 2021. <https://www.sesamehr.co/blog/que-es-el-codigo-sustantivo-del-trabajo-y-como-afecta-a-las-empresas>
65. República de Colombia, Gobierno Nacional. Código de tránsito. Bogotá: colombia.com; 2002. <https://www.colombia.com/actualidad/codigos-leyes/codigo-de-transito/Tit2Cp3-vehiculos.aspx>
66. Robbins SP, Judge TA. Comportamiento organizacional. México: frrq.cvg.utn.edu.ar; 2009. https://frrq.cvg.utn.edu.ar/pluginfile.php/15550/mod_resource/content/0/ROBBINS%20comportamiento-organizacional-13a-ed-_nodrm.pdf
67. Rodríguez Garay R. La cultura organizacional: un potencial activo estratégico desde la perspectiva de la administración. España: dialnet.unirioja.es; 2009. <https://www.redalyc.org/pdf/877/87722106.pdf>
68. Rosas CM. Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional. Bogotá: repository.urosario.edu.co; 2013. <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/10154047632013.pdf?sequence=1>
69. Santamaría Medina B. La cultura organizacional como factor fundamental para el desarrollo de las empresas del sector logístico en Colombia. Bogotá: repository.unimilitar.edu.co; 2016. <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/14590>
70. Schein EH. La cultura empresarial y el liderazgo: Una visión dinámica. Barcelona: frrq.cvg.utn.edu.ar; 1988. https://frrq.cvg.utn.edu.ar/pluginfile.php/15589/mod_resource/content/0/Schein%20La-Cultura-Empresarial-y-El-Liderazgo.pdf
71. Senado de la República de Colombia. Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. Bogotá: secretariassenado.gov.co; 2002.. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html
72. Shuttleworth M. Diseño de investigación descriptiva. Explorable.com; <https://explorable.com/es/disenio-de-investigacion-descriptiva>
73. Sistema Único de Información Normativa. Decreto 2150 de 1995. Bogotá: suin-juriscol.gov.co; 1996. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1369530>
74. Sistema Único de Información Normativa. Decreto 622 de 2000: por el cual se fija la jurisdicción de las cámaras de comercio en todo el territorio nacional. Bogotá: suin-juriscol.gov.co; 2000. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1131905>
75. Sordo AI. Cultura organizacional: tipos, elementos y ejemplos extraordinarios. España: blog.hubspot.es; 2015. <https://blog.hubspot.es/marketing/cultura-organizacional>
76. StarOfService. ¿Qué es la cultura corporativa y por qué es importante?. Bogotá: emprendices.co; 2017. <https://www.emprendices.co/la-cultura-corporativa-importante/>
77. Steel. Resolución 2400 de 1979: Origen de la Normatividad en Seguridad y Salud en el Trabajo. Bogotá: steel.net.co; 1979. <https://www.steel.net.co/resolucion-2400-de-1979/>
78. Ucha F. Evaluación: definición. Bogotá: definicionabc.com; 2009. <https://www.definicionabc.com/general/evaluacion.php>

FINANCIACIÓN

Los autores no recibieron financiación para el desarrollo de la presente investigación.

CONFLICTO DE INTERESES

Los autores declaran que no existe conflicto de intereses.

CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA

Conceptualización: Camilo Andrés Narváez, Claudia Magali Solarte Solarte.

Curación de datos: Camilo Andrés Narváez, Claudia Magali Solarte Solarte.

Análisis formal: Camilo Andrés Narváez, Claudia Magali Solarte Solarte.

Redacción - borrador original: Camilo Andrés Narváez, Claudia Magali Solarte Solarte.

Redacción - revisión y edición: Camilo Andrés Narváez, Claudia Magali Solarte Solarte.