

Organización del Trabajo en Cooperativas de Transporte.

Yeiling Elaine Fernández Acosta.

Cita:

Yeiling Elaine Fernández Acosta (2007). *Organización del Trabajo en Cooperativas de Transporte. XXVI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Guadalajara.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-066/1378>

ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO EN COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

*Fernández, Yeiling.
**Useche, María Cristina.

Resumen

El presente trabajo tiene como principal objetivo describir la organización del trabajo en las cooperativas de transporte que prestan servicio a la empresa Petróleos de Venezuela, región occidente. Para ello, se realizó una revisión teórica desde la perspectiva del desarrollo endógeno sobre el objeto de estudio, abordándose elementos como: jerarquía, toma de decisiones, estructura organizacional, sistemas de producción, valores, entre otros. Para recopilar la información se aplicaron entrevistas semi-estructuradas a los principales integrantes de las cooperativas. Se detectó que la toma de decisiones tiene un carácter colectivo, así como la existencia de cooperación interna y externa entre los integrantes y otras cooperativas. Sin embargo, se identificaron otros elementos que afectan negativamente a los anteriores, como: la falta de capacitación, identificación local y factores externos que afectan las operaciones. Se concluye que, la forma en que las cooperativas organizan el trabajo hasta el momento, no permite que se inserten totalmente en la pretensión del gobierno nacional de impulsar a las mismas bajo la concepción del desarrollo endógeno.

Palabras Clave: desarrollo endógeno, cooperativas de transporte, organización del trabajo.

*Auxiliar de Investigación. Centro de Estudios de la Empresa. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. La Universidad del Zulia. Licenciada en Administración. E-mail: yeilingf@hotmail.com

** Investigadora-Docente. Centro de Estudios de la Empresa. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. La Universidad del Zulia. Economista y Magíster en Gerencia de Empresas, Mención Mercadeo. Candidata a Doctor en Ciencias Económicas. E-mail: mariauseche@yahoo.es.

1. Introducción.

La interrelación de la organización del trabajo, sistema de producción y servicios, recursos locales y regionales, la responsabilidad y relación de los principales integrantes, así como la dinámica de aprendizaje y el sistema sociocultural, son factores centrales para la sustentabilidad del desarrollo endógeno, entendiéndose por éste según Mas (2005), el conjunto de acciones que conjugan la capacidad de crecimiento económico, la capacidad de transformación total de la base económica y la capacidad creadora de valor y de absorción social de los beneficios del crecimiento económico.

Estos elementos, conforman igualmente la base de las fuerzas y mecanismos de desarrollo económico, a saber, la difusión de innovaciones y del conocimiento, desarrollo urbano del territorio, cambio y adaptación institucional y organización flexible de la producción, y de esta última en el presente trabajo se describe la Organización del trabajo¹ de las cooperativas de transporte que prestan servicio a la empresa Petróleos de Venezuela, Región Occidente. Para ello, se realizó una revisión desde la perspectiva del desarrollo endógeno, con relación a los recursos implementados, tipo de estructura organizacional, formas y sistemas de producción, el rol y la relación de los actores centrales, la realidad y el entorno, así como, los valores que encausan a la organización del trabajo; para recopilar la información se aplicaron entrevistas semi-estructuradas a los principales integrantes que liderizan las cooperativas de transporte que prestan servicio a la empresa Petróleos de Venezuela, región occidente, siendo la población abordada, seis cooperativas que laboran específicamente dentro de la Misión Barrio Adentro.

Para conocer si las cooperativas de transporte se desempeñan endógenamente con base a su organización del trabajo, es necesario según Vergara (2004) conocer las culturas locales de emprendimiento, las tendencias a la innovación en los agentes locales y en particular las ideas acerca del desarrollo, abordando según Boisier (2001) el ámbito endógeno en diferentes perspectivas: en lo político, identificándose como una creciente capacidad de diseñar y ejecutar políticas de desarrollo; en lo económico, donde estimule y coadyuve a la apropiación y reinversión regional de parte del excedente, con el objeto de diversificar la economía

¹ Organización del trabajo es el proceso mediante el cual se determina el orden y la forma de llevar a cabo el conjunto de funciones y actividades que realiza la fuerza laboral en las organizaciones, para producir un bien o prestar algún servicio, mediante la asignación de responsabilidades, establecimiento de niveles de autoridad, división y sistematización de tareas, creación y puesta en práctica de procesos, para incidir en la dinámica económica local competitivamente.

regional, gestando un basamento de sustentación en el largo plazo y en la perspectiva científica y tecnológica, desarrollar capacidades internas territoriales para generar sus propios impulsos tecnológicos de cambio que modifiquen cualitativamente el sistema; y culturalmente, que éste sea generador de la identidad socio-territorial.

2. Las Cooperativas de Transporte bajo el Desarrollo Endógeno.

La cooperación² ha existido desde el mismo momento en que el hombre aparece en la tierra, ante la necesidad de brindarse ayuda mutua para alcanzar objetivos comunes. El cooperativismo como manifestación social, tiene sus raíces en la realidad política, social, económica y cultural que vivió Europa luego de la Revolución Industrial. Entre los precursores del cooperativismo, se encuentran según Briceño (2005: 9) “Robert Owen, William King, Philippe Bouchez, Charles Fourier y Louis Blanc, quienes en cierto modo llevaron a la práctica sus aspiraciones de crear una sociedad de igualdad, justicia y solidaridad (...)”. Así mismo destaca que, es para el año 1844 en Inglaterra cuando se generó una asociación entre personas, la cual reglamentó su funcionamiento a través de un conjunto de principios, leyes o normas que constituyen la esencia y espíritu de las cooperativas a nivel mundial.

Según la Cooperativa San José Obrero (2007) en Venezuela, la primera cooperativa se constituyó en 1890 en Chiguará, Estado Mérida, desarrollando la actividad de producción, de ahorro y crédito y fue para 1960 que nació la primera Cooperativa de Transporte Portuguesa, en Acarigua que fue apoyada por otras cooperativas del sector servicios. Para el año 1999, los miembros de la Asamblea Nacional Constituyente, plasmaron en el texto constitucional, los lineamientos estratégicos para alcanzar el estado deseado dentro de un modelo de gobierno, un modelo de país, en el que la base productiva debe estar privilegiadamente en las cooperativas. En la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV, 1999: 106) en su artículo 118 “se reconoce el derecho de los trabajadores y trabajadoras, así como de la comunidad para desarrollar asociaciones de carácter social y participativo, como las cooperativas, cajas de ahorro, mutuales y otras formas asociativas (...)”, como vehículo que

² Cooperación “acción desarrollada por las personas para lograr fines comunes. Esta acción cooperante aumenta la productividad general de las organizaciones. Se trata de mancomunar esfuerzos para alcanzar un propósito en común. La búsqueda de este propósito articula a la comunidad” (Mas, 2005: 69).

nos transportará del viejo modelo de relaciones productivas de doctrina capitalista, hacia un nuevo modelo de relaciones productivas de carácter social y pensamiento Bolivariano.

Por otra parte, entre los años 2000 y 2001, los movimientos cooperativistas venezolanos, discuten propuestas para incorporar una nueva legislación regulatoria a estas asociaciones, por lo que el 18 de Septiembre de 2001 se publicó en Gaceta Oficial el Decreto de Ley Especial de Asociaciones Cooperativas (LEAC) (2001) con el fin de desarrollar los diferentes parámetros a la cual se deben regir este tipo de estructura y que les permitiese contribuir con el desarrollo nacional, aportando un medio de educación, organización y de protagonismo económico y social de gran importancia, que mostrase una alternativa a toda la sociedad, desarrollando procesos democráticos, que no se limiten a la esfera política, sino también a lo económico y social.

Una cooperativa es una empresa de propiedad colectiva y según Mas (2005:195-196)

“sus propósitos se centran en beneficiar a los miembros participantes a través de acciones que les permitan obtener beneficios de todo tipo: económico, social, cultural, etc. Sin embargo, y a pesar de su multidimensionalidad, la cooperativa requiere de medios económicos para lograr sus propósitos. Por tanto, financieramente hablando, una cooperativa busca mantener la rentabilidad empresarial, pero el reparto interno de utilidades es igualitario y equitativo para todos sus miembros. Esto implica una democratización financiera y del capital, lo cual obliga a la cooperativa a mantenerse en condiciones de competitividad para sobrevivir en el mundo de los negocios”.

En el Desarrollo Endógeno el diseño de las cooperativas es muy importante, dado que aumenta la interacción socio-política, democratiza el capital, fomenta la participación, la cooperación y la producción con base en economías de escala. Las personas que trabajan en las cooperativas denominadas miembros o socios, actúan bajo un esquema cooperativo a los fines de contribuir con el logro de un propósito. Este gran objetivo general de las cooperativas es impersonal, vale decir, organizacional y su consecución implica el logro de todos los intereses y objetivos individuales de los miembros participantes. El trabajo de todos los miembros de la organización cooperativa debe contribuir, permanentemente, con el logro de dicho propósito general.

En relación a la estructura y funciones de las cooperativas, la LEAC en su artículo 2, (2001:15) señala:

“Las cooperativas son asociaciones abiertas y flexibles, de hecho y derecho cooperativo, de la Economía Social y Participativa, autónomas de personas que se unen mediante un proceso y acuerdo voluntario, para hacer frente a sus aspiraciones y necesidades económicas, sociales y culturales comunes, para generar bienestar integral, colectivo y personal, por medio de procesos y empresas de propiedad colectiva, gestionadas y controladas democráticamente”.

Así mismo, dentro de la LEAC se presentan diversas normas por las cuales deben registrarse las cooperativas para el logro del desarrollo endógeno de la nación, así como los valores, principios y demás condiciones que deben asumir para postularse como una cooperativa. Es importante resaltar los valores que encauzan de una u otra forma la organización del trabajo de las cooperativas para el desarrollo endógeno y los mismos se basan en la “ayuda mutua, esfuerzo propio, responsabilidad, democracia, igualdad, equidad y solidaridad, (...) valores éticos de honestidad, transparencia, responsabilidad social y compromisos por los demás” (LEAC, 2001: 15).

Los valores según Mas (2005: 119) “son criterios de medición instalados en el interior de las personas, en lo profundo de su ser, utilizados para sopesar, juzgar y evaluar todos los acontecimientos internos y externos que los rodean”. Así mismo, los valores representan aspectos claves de las variaciones culturales humanas y los mismos pueden originarse por diversas razones muy influyentes, tales como: la herencia familiar, procesos educativos, las contingencias y cambios del entorno, creencias religiosas, así como los gustos y preferencias de las personas.

Desde la perspectiva del desarrollo endógeno, los valores son concebidos como capacidades para armonizar acuerdos internos y externos, que posibilitan la competitividad de las organizaciones en entornos globales, en condiciones de igualdad y de intercambio económico. Según Mas (2005) los valores que potencian las capacidades endogenizadoras son competitivos con el entorno y cooperativos en la medida que promuevan el trabajo en equipo.

Así mismo, Utria (2002) destaca que, los mismos deben inspirar y orientar las responsabilidades de todas las personas que trabajan dentro de una organización a la aceleración del desarrollo y su consolidación dentro de todas las estructuras sociales, orientándose siempre al bien común, el respeto de la dignidad humana y la defensa de los intereses de la Nación.

En este sentido, el grupo que asume una cooperativa, debe poseer y desarrollar valores como la equidad, sinergia, justicia, responsabilidad, entre otros. Cabe destacar, que los miembros de un grupo cooperativo, tienen los mismos derechos y deberes, donde como, por ejemplo, la asignación de cargos directivos tiene solo un fin operativo y por ello no deben existir privilegios especiales. Es necesario que los cooperativistas se comporten siempre de manera justa y equitativa, entendiendo que el reconocimiento del trabajo aportado por cada asociado es la base del funcionamiento de una organización cooperativa.

En Venezuela se está abriendo caminos para la construcción de un nuevo modelo económico, en base a las empresas de producción y servicios con carácter social. En primer lugar, se ha venido promoviendo la creación de PyMES, asociaciones de productores, comerciantes, cooperativas, para la exportación de productos propios y con el fin de disminuir en lo posible las importaciones, dado que Venezuela posee suficientes capacidades políticas, económicas y de recursos humanos, para generar grandes logros a nivel industrial y de esta forma según Sunkel (1995), desarrollar un fuerte tejido con gran poder en las decisiones económicas y en las condiciones de viabilidad de la política económica.

En segundo lugar y como contribución para el desarrollo de las diversas agrupaciones intermedias o coaliciones existentes, el Estado ha creado políticas en los diversos sectores con el fin de coadyuvar al mejor desenvolvimiento del mercado, haciendo mayor énfasis en los grupos sociales desventajados, para que participen en el proceso de transformación social y minimizar la exclusión histórica experimentada en el país.

Durante ésta última década, las cooperativas se han apoyado como un nuevo modelo de producción social, propiciando la propiedad colectiva, base fundamental del desarrollo socioeconómico que requiere el país para avanzar en la conformación de una nueva estructura social, con carácter endógeno, que geste y estimule la transformación social, cultural y económica de la sociedad, basada en la reconquista de las tradiciones, el respeto al medio ambiente y las relaciones equitativas de producción, que permite convertir los recursos naturales en productos que se puedan consumir, distribuir y exportar al mundo entero, uniéndose a ello el poder de las comunidades organizadas a través de las llamadas cooperativas.

Dentro del marco de los planes estratégicos anunciados por el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Hugo Chávez Frías, según el Ministerio del Poder popular para la

Comunicación y la Información (MINCI) (2005) se refieren primordialmente a la necesidad de profundizar el modelo de desarrollo endógeno, como herramienta de crecimiento de una economía social, incentiva a progresar a las personas que durante muchos años estuvieron excluidos del sistema educativo, social y económico. Esta iniciativa de crecimiento, es impulsada a través de la Superintendencia Nacional de Cooperativas (Sunacoop), la cual es una institución del Estado venezolano creada el 11 de Julio de 1966, que tiene por finalidad promover, apoyar y fomentar el desarrollo de la economía social y las cooperativas del país.

Ésta, cuenta con una serie de programas de fortalecimiento para las existentes, mediante la generación de espacios de encuentros, intercambios y de consolidación del movimiento cooperativo y asociativo. Según el Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información (2005), en el Estado Zulia operan 752 cooperativas de Producción Agropecuaria, 229 de Transporte, 1.172 de bienes y Servicios, 34 de Consumo, 62 de Ahorro y Crédito y 120 de Servicios Sociales, para un total de 2.369 cooperativas.

Las cooperativas de transporte al igual que otros servicios, son fuentes generadoras de empleo y de bienestar social, propendiendo a su permanencia mediante el diseño de políticas en las cuales aquellas tengan participación. En base a ello, para generar la transformación sistemática de la región es indispensable forjar el desarrollo tanto social como local, siendo éste último “capaz de promover o generar dinamismo económico y mejorar la calidad de vida da la población” (Buarque, 1999: 25, citado por Boisier, 2001: 10).

En este sentido y en concordancia con los lineamientos de la CRBV, el desarrollo socioeconómico venezolano, requiere la construcción de un modelo productivo que integre una nueva estructura social y democrática de participación popular. Para ello, el desarrollo del cooperativismo en Venezuela requiere de la valoración de formas propias de actuación, de organización, teniendo en cuenta la experiencia mundial y venezolana anterior y los potenciales actuales para el fomento de las mismas en los marcos del nuevo modelo socio productivo endógeno.

3. Organización del Trabajo en Cooperativas de Transporte en el Estado Zulia.

La organización del trabajo en las cooperativas de transporte están asentadas en las condiciones particulares de cada región, manejando aspectos como: los procesos

organizacionales de servicios, las estructuras organizacionales, la tecnología e innovación, las relaciones y procesos de trabajo, los factores de producción locales, capacidad de aprendizaje y respuesta de la comunidad local productivos, la toma de decisiones socializada y colectiva.

Según el artículo 16 de la Ley Especial de Asociaciones Cooperativas (2001), las cooperativas en cuanto a su *estructuración*, deben estar conformadas como mínimo por cinco personas para su inicio y funcionamiento, sin embargo de ser necesario, se puede incorporar nuevos integrantes a lo largo de su desenvolvimiento, para poner en marcha los objetivos que se planteen como equipo de trabajo, así como para su crecimiento a nivel local. En este sentido, en base a las entrevistas aplicadas a las cooperativas de transporte, se determinó que un 40% de las cooperativas abordadas integran nuevos socios, pues la mayoría poseen una perspectiva de poco crecimiento al subcontratar diversas funciones que se ejecuten dentro de la misma y así no tener ningún tipo de problema a la hora de la distribución equitativa de las riquezas, es decir, prevalecen las personas subcontratadas que las personas cooperativistas al momento de trabajo en equipo.

Otro elemento abordado en la organización del trabajo, fue la división del trabajo en cuanto a la *especialización*, la cual se relaciona con el desarrollo y perfeccionamiento de la función a desempeñar; así como, la forma en que se distribuyen las actividades, ya sea en forma individual o grupal, el cumplimiento de las funciones y responsabilidades otorgadas. De allí, conforman el agrupamiento y confinamiento de actividades y tareas individuales a desarrollar por los socios, necesarias para alcanzar los objetivos establecidos y conocer el comportamiento de las cooperativas de transporte en esta categoría.

La especialización del trabajo conlleva al trabajador a que concentre sus esfuerzos, sólo en las actividades de su especialidad, a fin de garantizar el incremento de la eficiencia y la productividad. Además, es a través de ésta que, el o los trabajadores pueden ampliar sus habilidades y destrezas al ahorrar el tiempo que por lo general, se pierde al cambiar de actividades o funciones que hacen engorroso y tardío el desarrollo del trabajo. Al respecto, se encontró que en las cooperativas de transporte la distribución y asignación de actividades viene dada en primer lugar, según cumplimiento de la normativa legal, y en segundo lugar, para lograr la participación activa de todos los integrantes de la cooperativa, que permita alcanzar eficazmente todos los objetivos que se tracen y servicios que sean solicitados.

Otro elemento abordado fue la *jerarquización*, permitiendo describir cómo se establece la distribución de autoridades dentro de este tipo de organización, los niveles jerárquicos que existen, así como los límites de autoridad bajo el cual dirigen sus acciones. Igualmente, ésta contribuye a desarrollar adecuadamente el principio de unidad de mando y de dirección, propiciando la aplicación de estos; así mismo facilita el buen funcionamiento de las comunicaciones y la coordinación, además de coadyuvar a conciliar las diferencias entre la organización formal e informal, estableciendo el trabajo con base en las actividades, deberes, labores y de acuerdo con los grados de autoridad y responsabilidad.

En este sentido, se encontró que en el 90% de las cooperativas de transporte, predomina la estructura organizacional horizontal, destacando que ninguna persona tiene más poder autoritario sobre otras. Las estructuras horizontales y planas según Mas (2005) son ágiles y se centran en la atención de las necesidades del cliente, mantienen la supervisión del entorno, existe mayor delegación de autoridad y la jerarquías se mantiene inalterada. Así mismo, destaca que las mismas es recomendable para las cooperativas y para la constitución de anillos productivos³.

Sin embargo se detectó, que a la hora de manejar la distribución de los recursos, los líderes son quienes toman la decisión en este contexto. La existencia de los líderes en las cooperativas de transporte, es de suma importancia, dado que funcionan como personal de apoyo para ejercer autoridad en este tipo de organización, por poseer facilidad de palabra y habilidades para persuadir a los demás a que acepten sus ideas, por ser el técnico con conocimientos y capacitación especializada, donde en sus consejos o ideas debe utilizar sus artificios para obtener la aceptación de la línea y el mando, a través de acuerdos informales mediante asambleas con todos los integrantes de la cooperativa.

En relación a la *distribución de autoridad y responsabilidades*, la misma según Drucker (1992: 371) “deben ir en función del más reducido número posible de relaciones, pero de tal modo que cada uno cuente”. Cuando se analiza la amplitud de cargos, lo que cuenta es el número de relaciones más que el número de subordinados, queriendo decir con ello que lo

³ Anillos productivos: como un conjunto de empresas que se integran bajo esquemas cooperativos en redes productivas, para lograr beneficios como resultado de la ampliación de mercados internos y la potenciación de actividades que fomenten el comercio internacional y las exportaciones, particularmente, no tradicionales. (Mas, 2005).

ideal es que las relaciones de cumplimiento de autoridad y responsabilidad, se realicen de la forma más cercana posible entre los líderes y los demás integrantes de la cooperativa.

En este sentido, dentro de las cooperativas de transporte, se corresponden los niveles de autoridad con los niveles de responsabilidad de cada trabajador, puesto que cada uno de los integrantes poseen los conocimientos básicos para el desempeño eficaz de sus funciones dentro de su trabajo, sin embargo se han gestado problemas internos, en cuanto al número de relaciones entre las diversas funciones y el número de personas a supervisar, dado que en el 90% de los casos, las personas subcontratadas no poseen una visión de equipo y no conocen claramente la esencia de lo que es una cooperativa.

Mediante esta característica específica de las cooperativas en relación a la reducción jerárquica entre los departamentos y mayor cooperación entre todos los trabajadores, se ha promovido en el 100% de las cooperativas, la externalización de funciones organizacionales, a través de la subcontratación de cooperativas de servicios similares, para mejorar la eficiencia del trabajo, basada en los objetivos comunes y no en las funciones departamentales, para tener mayor autonomía y responsabilidad en la definición y desarrollo de sus estrategias.

Otro elemento de suma importancia dentro de la organización del trabajo, es la *capacitación del personal*, al respecto, considera Casanova (2004) que la capacidad de aprender marca la diferencia consistente, convirtiéndola en una ventaja competitiva, dado que ésta sería la capacidad de un territorio de aprender, de ahí que se considere al desarrollo económico local como regiones que aprenden o regiones inteligentes.

De acuerdo a este planeamiento, la población local tiene la responsabilidad de capacitarse para aprender, dado que

“el hombre, en su actividad práctica, entra en relación directa con el mundo que lo rodea; cuando las cosas y los objetos son sometidos a acción y transformación ponen de relieve y muestran al hombre propiedades que antes permanecían latentes (...), así como recursos que le permiten aumentar formidablemente la potencia de sus sentidos y multiplicar sus posibilidades cognitivas (...) convirtiéndose en una fuerza capaz de transformar el mundo objetivo que nos rodea” (Kuusinen y otros,1960,96-98).

Ello produce la adquisición de más habilidades, posibilidades de desarrollar y potenciar la cooperación, participación responsable, la confianza y el fomento de nuevos valores, que

apoyen beneficios no solo conjuntos sino colectivos, acompañado de una “sociedad autoorganizada comprometida basada en voluntariedad de sus miembros (...)” (Garcés, 2000:99) abierta al cambio y con una perspectiva sostenible, considerando no solo las situaciones presentes, sino las consecuencias en el futuro de las mismas que contribuyan con el desarrollo humano, aristas básicas de una sociedad endógena. Sin olvidar que “el desarrollo no lo hace nadie sino las personas en su individualidad y en su sociabilidad. Ni el Estado, ni el capital, ni el sector privado, ni el público, pueden producir el desarrollo de las personas, sólo pueden crear las condiciones de entorno” (Boisier, 2004:15).

En este sentido, la capacitación dentro de las cooperativas de transporte abordadas, es muy escasa o poco implementada, dado que justifican el poco tiempo que poseen para desarrollar cursos o talleres para la preparación del personal de transporte. Así mismo, ésta área de capacitación se encuentra apoyada por SUNACOOOP y por PDVSA, dado que brindan cursos básicos para la conformación de cooperativas con fines sociales, entre otros cursos que les sea solicitados por las cooperativas interesadas.

Cabe considerar por otra parte, la participación de los integrantes de la cooperativa a la hora de la *toma de decisiones*, es de gran ventaja dado que permite identificar los problemas y aprovechar de las oportunidades para poder resolverlos. En este sentido, este proceso de toma de decisiones requiere en primer lugar de identificar y diagnosticar los problemas, luego generar soluciones alternativas provenientes de todos los integrantes de la cooperativa, luego se evalúan las diversas alternativas generadas, seleccionando la mejor alternativa, finalizando con su implantación y evaluación de la decisión.

Dentro de este elemento se encontró como principal criterio para la toma de decisiones, la consideración de toda la colectividad, donde la divulgación de la decisión, llega a todos los integrantes de la cooperativa, tanto cooperativistas como subcontratados, considerando todas las expectativas de los trabajadores en relación a la decisión, prevaleciendo el poder final de una o dos personas, consideradas como los líderes o coordinadores, es decir, aquellas personas capaces de activar y animar a las personas a contribuir con lo mejor que tienen tanto individualmente como en cooperación con otras personas.

En estas organizaciones con visión endógena, todos los miembros se consideran líderes. Pero ser un líder no es mandar más o menos, ni generar conflictos por el

mantenimiento del poder. Así lo afirma Mas (2005), suponiendo una exaltación de las capacidades endogenizadoras personales y organizacionales, en tiempo presente y futuro.

Cuando se toman decisiones en conjunto y se guían los objetivos tanto personales como los del trabajo cooperativo, se estarían estableciendo las condiciones para el trabajo en armonía y logros comunes, llegando a ser lo que en realidad quieren ser y reflejar ante su entorno. Para ello, es necesario que se promueva un ambiente donde se discutan las diferentes perspectivas de cada uno de los integrantes y las diversas ideas que se puedan gestar para mejorar el desenvolvimiento de la cooperativa en un entorno competitivo.

Una vez descritos los principales elementos de la organización del trabajo en relación a la división del trabajo, fue necesario conocer en este contexto el proceso de *tecnificación* dentro de las cooperativas. Las innovaciones tecnológicas, son necesarias dado que permiten la división del proceso de servicio de transporte en partes, la especialización productiva de las empresas y la reingeniería de configuración del sistema productivo del producto final, condicionando la organización interna de las empresas, métodos de producción y la organización de los sistemas productivos. Esto afectaría al resto de la competencia, ya que mediante el intercambio del conocimiento y tecnologías, el acceso a las innovaciones a través de contactos formales e informales, así como los cambios tecnológicos adoptados por una empresa condicionan las innovaciones de las demás.

En este sentido, la toma de decisiones en lo que respecta a la tecnificación, debe ser socializada, dado que “(...) transforman las disposiciones de innovación en procesos colectivos y socializados” (Camagni, 1991, citado por Vázquez, 2005: 55), ello implica un grado mayor de coordinación vertical y horizontal por parte de todos los actores involucrados, manejando un planteamiento territorial como modo de diferenciar sus productos, para fomentar el desarrollo de las redes empresariales. De tal forma que las condiciones económicas, sociales e institucionales particulares a cada territorio y la identificación del potencial económico local son primordiales, para construir o decidir cualquier estrategia de desarrollo.

En base a los resultados, se encontró que dentro de los servicios que prestan las cooperativas, no se han implementado innovaciones en cuanto a los sistemas de gestión, sino más bien, dentro de las unidades de transporte, destacando que a las mismas deben realizárseles un mantenimiento mensual, para mantenerse en buen estado y evitar

inconvenientes en la prestación del servicio. Así mismo, entre otros procesos que generan competitividad dentro de estas organizaciones se encuentran la prestación de servicio a cualquier hora del día, la calidad de las unidades de transporte y la buena atención al cliente.

El enfoque del desarrollo endógeno hace énfasis en un proceso en que diversos actores como los gobiernos locales, empresas, organizaciones sociales y comunidad, son el “motor y expresión del desarrollo local, al ejercer una interacción permanente con el sistema” (Arocena, 1997: 5), y al unir sus fuerzas y recursos consiguen nuevas formas de cooperación, estimulan las iniciativas locales y fortalecen las capacidades de las sociedades locales.

Por ello, en el Zulia existen diversos entes promotores como SUNACOOOP, que se encargan de gestar una articulación de actores locales, recurre a la cooperación entre actores públicos de diferente niveles institucionales locales, regionales, nacionales, internacionales, así como justifica Gallicchio (2004) y Marsiglia y Pintos (1997) la participación entre el sector público y el privado, para desarrollar estrategias de cooperación y nuevas alianzas con actores no locales para que la política de desarrollo local sea viable y se articule con políticas de carácter nacional o global. Es allí cuando el Estado participa según Mas (2005: 214) mediante el “rol de entrenador (...), coadyuvando en la formulación de lineamientos y planes para la conformación de los anillos y supervisa la seguridad del funcionamiento dando soporte legal y control en la implantación estratégica”.

En relación al *componente social*, (Giddens, A., 2001 en Mas, 2005: 97) destaca que el desarrollo endógeno es una sociedad y la socialización es un elemento básico y necesario para contribuir a dicho desarrollo, en la cual se halló que el 100% de las cooperativas de transporte que prestan el servicio a PDVSA-Occidente, realizan una gran variedad de actividades sociales, considerando las necesidades del entorno, entre algunas de ellas se encuentran: ayudas a colegios, contribuciones a la comunidad en general, actividades recreativas para los niños en fechas especiales, jornadas de ayudas médicas y escolares, así como apoyo logístico y unidades de transporte para actos o conmemoraciones especiales en la localidad.

El desarrollo endógeno dentro de las cooperativas de transporte, se conforma con base en las interacciones sociales particulares que dependen del lugar, el tiempo, los intereses de los actores presentes y futuros, las alianzas el grado de institucionalidad existente, así como los deseos y costumbres. Mas (2005) justifica que, para lograr el desarrollo endógeno es esencial que la sociedad en su conjunto, asuma y despliegue una nueva forma de interacción social, la

cual se traduce en la aparición y asunción de nuevos roles emergentes tales como: cooperativistas, socios, colaboradores y asesores comunitarios, colectivistas, investigadores y creadores, entre otros, con el fin de promover la inclusión social y propender a la maximización de oportunidades, intentando de una u otra forma las asimetrías sociales.

4. Conclusión.

Es primordial en las cooperativas de transporte, interiorizar cada uno de los valores que los respaldan, dado que sin ellos, las mismas no tienen vida propia; son las personas que le dan vida a la organización y son ellas las que deciden las mediciones, los comportamientos, las estructuras, así como los valores que necesitan para el buen funcionamiento de la misma.

Un factor clave dentro de las cooperativas, es la cooperación y la competencia, dado que se revela como una estrategia que maximiza las potencialidades económicas en los diversos sectores de la economía donde se desempeñe. Las cooperativas de transporte, trabajan en pro del mejoramiento continuo en los servicios que prestan, conllevando a que este rubro sea más competitivo y por ende productivo. La cooperación no solo surge dentro de los integrantes de la cooperativa, sino también con otras cooperativas que se desenvuelven en el mercado, permitiendo crear de una u otra forma anillos productivos.

Como ha podido observarse, la cooperación es la base esencial de la organización para el Desarrollo Endógeno y constituye una de las primordiales capacidades endogenizadoras. En la medida que existan cooperativas que permitan obtener mayor cantidad de beneficios, se fortalecerá el aparato industrial y se incrementará la posibilidad de competir en otros mercados fuera de la región.

En relación a la competencia, dentro de las cooperativas de transporte no existe una preocupación latente por ello, dado que cada organización se preocupa por trabajar en la optimización de sus servicios y por la buena atención al cliente, más sin embargo es ineludible entonces que capaciten constantemente a los integrantes de la cooperativa para trabajar en pro del desarrollo de la misma. Para ello la empresa PDVSA-Occidente, ofrece diversos cursos de cooperativismo, para todas aquellas personas que estén interesadas, más sin embargo esta ventaja no es aprovechada por todas las cooperativas por el factor tiempo y por ello realizan cursos de mejoramiento externos, durante horarios más flexibles.

Así mismo, existe un problema que no motiva en su totalidad al esfuerzo por mejorar y perfeccionar el desarrollo de las cooperativas de transporte regionalmente, por razones externas a ellas y fuera de su alcance, pues según los directivos de estas organizaciones, existen problemas dentro de la administración de la empresa PDVSA-Occidente, que hace que los procesos de facturación y cobro del servicio sean muy lentos, llegando a pasar hasta tres o cuatro meses sin cobrar por cambios constantes de gerencias administrativas o así como por desorganizaciones durante la solicitud de diversos requisitos exigidos por la empresa postulante del servicio.

Los elementos abordados anteriormente, se sintetizan dentro de la necesidad de mejorar la cultura de los venezolanos, en la cual influyen significativamente los criterios, las creencias, las costumbres, la educación y los valores que se engendran a lo largo del tiempo; la forma en que las cooperativas organizan su trabajo actualmente, no permite que se inserten en su totalidad, en la pretensión del gobierno nacional de impulsarlas bajo la concepción del desarrollo endógeno. Por ello, la cultura es un elemento imprescindible para las personas y las estructuras sobre la cual se articulan las condiciones para la ejecución de las estrategias de Desarrollo Endógeno y de esta forma lograr los propósitos establecidos por la organización, concatenados con los propósitos de la Nación.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Arocena, José. (1997). Globalización, Integración y Desarrollo Local. Revista Persona y Sociedad. ILADES. Santiago, Chile.

Boisier, Sergio (2001). Desarrollo (Local): ¿De Qué Estamos Hablando?, publicado en Madoery, Oscar y Vázquez Barquero, Antonio (eds.), Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local. Rosario. Editorial Homo Sapiens.

Boisier, Sergio (2004). Desarrollo Endógeno: ¿Para Qué?, ¿Para Quién?. (El Humanismo. En Una Interpretación Contemporánea Del Desarrollo). Rosario. Editorial Homo Sapiens.

Briceño Moreno, Nelly T. (2005). Manual didáctico de cooperativas escolares. Ediciones CIRIEC. Venezuela.

Casanova, Fernando (2004). Desarrollo Local, Tejidos Productivos y Formación: abordajes alternativos para la formación y el trabajo de los jóvenes. CINTERFOR. Montevideo.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). Asamblea Nacional Constituyente. Gaceta Oficial N° 36.860 del jueves 30 de Diciembre de 1999. Venezuela.

Cooperativa San José Obrero. (2007). Origen del Cooperativismo en Venezuela. En red: http://www.sanjoseobrero.coop/index.php?option=com_content&task=view&id=17&Itemid=5 5 Consulta: 20 de abril de 2007.

Drucker, Peter. (1992). La Gerencia. Tareas, Responsabilidades y Prácticas. 6ta. Edición. El Ateneo Editorial. Argentina.

Galicchio, Enrique (2004). El Desarrollo Local en América Latina. Estrategia política basada en la construcción de capital social. Uruguay. Programa de Desarrollo Local Centro Latinoamericano de Economía Humana (CLAEH).

Garcés, Jorge (2000). La Nueva Sostenibilidad Social. Barcelona. Editorial Ariel Sociología, S.A.

Kuusinen y otros. (1960). Manual de Marxismo-Leninismo. México. Editorial Grijalbo, S.A.

Ley Especial de Asociaciones Cooperativas. (2001). República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial N° 37.285 del 18 de Septiembre del 2001. Venezuela.

Marsiglia, Javier y Pintos, Graciela (1997). La Construcción del Desarrollo Local/Regional: temas, actores y nuevas modalidades de intervención. Cuadernos del CLAEH. No 78.79. Montevideo.

Mas Herrera, María Josefina (2005) “Desarrollo Endógeno”. 1ra Edición. Editorial PANAPO. Venezuela.

Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información. (2005). Cooperativas: una visión para impulsar el Desarrollo Endógeno. En red: www.mci.gob.ve. Consulta: 07 de marzo de 2007.

Sunkel, Oswaldo. (1995). El desarrollo desde dentro: un enfoque neoestructuralista para la América Latina. CEPAL N° 71. El trimestre económico. Fondo de Cultura económica. Chile.

Vázquez, Antonio (2005). Las Nuevas fuerzas del Desarrollo. Madrid. Ediciones Antoni Bosch, S. A.

Vergara, Patricio (2004). ¿Es Posible el Desarrollo Endógeno en Territorios Pobres y Socialmente Desiguales?. Revista Ciencias Sociales Online, Septiembre Vol. III, No. 1. Chile. Universidad de Viña del Mar de Plata.

Entrevistas Realizadas:

Amel, Daniel. (2007). Director de la Cooperativa los Cortijos. Maracaibo, Estado Zulia. Venezuela.

Grasso, Victor. (2007). Director de la Cooperativa Movilizaciones Grasso. Maracaibo, Estado Zulia. Venezuela.

González, Geiner. (2007). Director de la Cooperativa el Alazan. Maracaibo, Estado Zulia. Venezuela.

Guyenis, León. (2007). Director de la Cooperativa Bolivarianos del Zulia. Maracaibo, Estado Zulia. Venezuela.

Pirela, Gerardo. (2007). Director de la Cooperativa Cocosur XIV. Maracaibo, Estado Zulia. Venezuela.

Villalobos, Angela de. (2007). Directora de la Cooperativa Cootrapetrol. Maracaibo, Estado Zulia. Venezuela.