|  |  |
| --- | --- |
|  | **Importancia de las cooperativas de servicios múltiples en el bienestar físico, personal y material de transportistas** |

Corrales Peralta Freddy Leonidas, Neira Ponce Elsa Emma.

Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa – Perú

**Resumen**

*Esta investigación da a conocer la importancia de las cooperativas de servicios múltiples y el bienestar de los transportistas del sector taxi, en tres campos, el bienestar personal, bienestar físico y el bienestar material, como vía natural para superar limitaciones económicas; se planteó que el bienestar de los transportistas está relacionado con la implementación de una cooperativa de servicios múltiples, debido al valor de Coeficiente alfa>0.8 “bueno”, un Rho de Spearman de 0,917 correlación muy buena, con un nivel de significancia de 0,0 logrando el objetivo de analizar la influencia de una cooperativa de servicios múltiples en el bienestar de los transportistas, lo que redunda en un aporte a la sociedad. Así mismo se aplicó el KMO>=0.5 encontrando que hay buena convergencia, donde el bienestar físico tiene mejor solidez alcanzando un análisis de confiabilidad o Alpha de crombach de 95.6 un KMO de 86.7 y una varianza de 85.7 lo que nos expresa una solidez bastante fuerte*.

***Palabras clave:*** *Bienestar personal, físico, material, cooperativas, transportistas.*

**1. Introducción**

Desde los orígenes de la humanidad, el ser humano se dio cuenta que si se unía a otros individuos, no solo lograba mejores resultados sino que su rendimiento y capacidades aumentaban (Arce, 2018) “esta realidad fue abriéndose paso en diversas formas de cooperación” (Vidal & Dav, 2016.), Ya en el mundo moderno asistimos a la aparición de las cooperativas, forma de asociación empresarial con igualdad de condiciones entre sus socios,

Haciendo una analogía, las cooperativas pueden ser consideradas como empresas con accionariado difundido y participación en los beneficios, sean estos bienes y/o servicios, que se traduzcan en mejora del bienestar de sus socios integrantes.

La actividad del servicio especial de taxi es altamente sensible a las variaciones de la economía, por lo que es necesario que cuente con un respaldo adicional que le permita afrontar las dificultades imprevistas que se pudieran presentar. *“Desde hace más de una década, la economía peruana viene reportando indicadores macroeconómicos positivos. Esto obedece, en gran parte, a las buenas políticas macroeconómicas adoptadas durante ese período y en menor medida por un contexto internacional favorable.”*(Empresarial, 2006,22) .

La implementación de una cooperativa de servicios múltiples para taxistas, en la ciudad de Arequipa está orientada para que ésta sirva de vehículo que lleve a los socios participantes a una situación de bienestar, sin precedentes o sin antecedentes en nuestra ciudad; actualmente este sector del servicio de transporte especial viene siendo informalizado por los mismos dirigentes, debido a apetitos personales de estos e intereses politiqueros de las autoridades municipales, por ello en esta investigación se busca analizar la influencia de la implementación de una cooperativa de servicios múltiples en el bienestar de los transportistas de taxi en la ciudad de Arequipa. La cooperativa de servicios a implementar tiene planificado prestar servicios que redunden en el bienestar de sus asociados, como un primer paso al reconocimiento de la importancia de agrupar a los trabajadores del taxi; este bienestar está basado en el sistema de reparto del excedente o beneficio de los servicios, puesto a disposición de los taxistas; una vez conscientes de su propia capacidad para lograr beneficios, la cooperativa pasará a un segundo paso consistente en lograr el reconocimiento de la sociedad Arequipeña, como un servicio que pueda ser merecedor de respeto y consideración, con el cual se pueda dialogar e interactuar.

El bienestar mencionado se logra a través del “acto cooperativo”, el cual genera un excedente económico a ser repartido entre los socios; la humanidad viene practicando el cooperativismo desde las primeras etapas de la civilización y formalmente desde el año 1844 con la cooperativa inglesa de Rochdale conformada por 28 obreros, 6 de los cuales eran discípulos de Owen[[1]](#footnote-1) (Monzón, 1989).

El presente trabajo de investigación pretende articular la implementación de una cooperativa de servicios múltiples de taxistas en la ciudad de Arequipa, con el bienestar consecuente de dicha implementación.

**2. Marco Teórico**

Comúnmente se conoce a las cooperativas como las organizaciones pequeñas que realizan actividades locales debido a que sus características gremiales y sociales abarcan un solo territorio (Pérotin, 2015), las cooperativas han sufrido el embalse de la globalización donde muchas de ellas han tenido que crecer más de lo que se esperaba pero el conocimiento de las cooperativas es muy importante (Bretos & Marcuello, 2017)

Las cooperativas en la Región Arequipa son en promedio 100, siendo la ciudad de Arequipa la que acumula la mayor cantidad de cooperativas alcanzado un 80 % del total, siendo el 47 % concentrado en Distrito de Arequipa seguido de Cayma, Cerro Colorado y José Luis Bustamante y Rivero con un 7 % respectivamente, Miraflores y Yanahuara con un 6 %. Cooperativas de servicio de taxis se encontraron 1 y de transporte 3 lo que hace notar que este rubro no es considerado de mucha importancia para la región del país (INEI, 2010)

Por otro lado, del total de cooperativas a nivel nacional alcanzan a 580 siendo el 44.9 % concentrado en la ciudad de Lima y el Callao, Arequipa se encuentra con 5.6 % de participación. Asi mismo el 54.6 % corresponde a cooperativas agrarias y, de Ahorro y Crédito y solo el 11 % a servicios múltiples a nivel nacional.(SED, 2015).

En relación al empleo, las cooperativas de ahorro y crédito tienen un 52.2 % de empleo asalariado, y servicios múltiples 6.4 % de los cuales el 55% son varones y el 45% son mujeres, (Cooperativas, 2014), Por otro lado, el gobierno regional en su base de datos nos muestra que Arequipa tiene 21,350 vehículos con SETARE, agrupados en 260 empresas y 3,204 vehículos sin SETARE agrupados en 218 empresas. Para analizar la eficiencia de las organizaciones cooperativas frente a la eficiencia de empresas lucrativas o tradicionales, identificamos características presentes en toda cooperativa que es necesario tomar en cuenta.

**Dificultad en la transmisión de participaciones**

Siendo la cooperativa una organización empresarial de carácter gremial, hace que sea una organización cerrada, es decir, solo ingresan socios cooperativistas taxistas; si alguno de los socios quisiera vender su participación, solo podría hacerlo a otro taxista y no a un particular (DS N°074-90-TR, 1991)

En una empresa capitalista tradicional que tiene el lucro como razón de existir, la transmisión de las participaciones o acciones es libre y amplia, tanto en el caso de un traspaso de acciones como de un aumento de capital a través de emisión de acciones (Husada, 2019).

**Propiedad común**

Para adquirir la condición de socio y disfrutar de los beneficios ofrecidos por igual para todos, es necesario efectuar unas aportaciones; el valor de estas aportaciones tendrá que incrementarse en la medida que la cooperativa adquiera mayor valor, de lo contrario, los socios antiguos se verán desmotivados para iniciar la inversión, ya que percibirán que los socios nuevos se beneficiarán con el capital acumulado.(Asociación sin ánimo de Lucro, 2013)

Adicionalmente, los socios en general se ven desmotivados a embarcarse en inversiones mayores, puesto que éstas, pasarán a ser de todos, tanto de los socios antiguos que corrieron riesgos como de los oportunistas. Por éstas razones los socios preferirán la realización de inversiones sub óptimas que no favorezcan la entrada de nuevos socios (Sandra Milena Patino OlarteTE, 2019)

A manera de ejercicio especulativo, una inversión y sus beneficios, tendrá que congelarse o suscribirse únicamente a los socios que participaron en la inversión, con la cual, el principio de propiedad común igualitaria se vería afectado. Cada socio, ante una nueva decisión de inversión, planificará su horizonte en función del tiempo que espera permanecer en la cooperativa para poder recuperar la inversión realizada. En el caso de una sociedad lucrativa no existe este escenario, ya que el accionista al invertir y alcanzar un porcentaje sobre el total de la empresa, sin que los demás accionistas se vean afectados en sus intereses, se verá beneficiado con el incremento de su propiedad, de su capital y el beneficio correspondiente en utilidades y/o dividendos.

**Horizonte empresarial cooperativo**

Cada socio, ante una nueva decisión de inversión, planificará su horizonte en función del tiempo que espera permanecer en la cooperativa para poder recuperar la inversión realizada (Pérotin, 2015). Esta circunstancia provoca que se tienda a invertir menos y que se opte por aquellas inversiones cuyo plazo de recuperación sea menor (*Ley de Cooperativas.Pdf*, 1990.)

Como resultado del análisis, podemos adelantar que el entorno ideal para una cooperativa de servicios múltiples, es el de un grupo o gremio relativamente estable e invariable, que evite los problemas causados por la movilidad de los socios.

Otros rasgos favorables a la difusión de las cooperativas de servicios múltiples en el sector taxi, es contar con socios en igualdad de condiciones, que la labor a desarrollar no requiera de excesiva preparación y que los servicios y beneficios ofertados sean de utilidad a todos los asociados (Poyatos, 2009).

De esta situación general, se podrá pasar a pensar en inversiones mayores fácilmente alcanzables, que representen un beneficio a largo plazo, como se puede ver en cooperativas nacionales, que cuentan con servicentros, hostales, hoteles, empresas de servicio de taxi, entre otras actividades empresariales

**Principios Cooperativos**

En el 15º Congreso de la ACI que tuvo lugar en París en 1937, se aprobó la siguiente formulación de los principios cooperativos:

Adhesión libre.

Control democrático (una persona, un voto).

Distribución a los asociados del excedente a prorrata de sus operaciones.

Interés limitado sobre el capital.

Neutralidad política y religiosa.

Venta al contado.

Desarrollo de la educación

**El Bienestar**

En el análisis de la investigación Modelo de calidad de vida de Schalock y Verdugo (2002/2003) se buscó validar un modelo teórico de calidad de vida con 8 dimensiones; para esta investigación se tomó 3 de ellas por ser afines a la materia de estudio, estas serían el bienestar material, bienestar físico y el personal. Se pudo observar que los seres humanos no siempre conocen las cosas que hacen correctas, generalmente todos tienen una particularidad expresada en gustos preferencias inmersas en la mente de las personas (Muratori et al., 2013)

Por otro lado, si observamos los diferentes motivos que llevan a las personas a determinar su bienestar estas tienden a variar dependiendo su estado emocional y reflejando sus necesidades, por lo que una idea de bienestar sea muy diferente a la otro lo que nos indicaría variedad en la percepción del mismo (Torre & Luhmann, 1993)

Percibir el bienestar de una sola forma es un poco arriesgado, aceptar los límites y equivocarnos en la percepción nos lleva a tomar decisiones no precisas ni formales creando un ambiente muy diverso de lo que pretenderíamos observar.

Por otro lado para Rafael Bisquerra dice que hay variedad de tipos de bienestar como puede ser bienestar material que mide el desarrollo económico; el bienestar físico que es la salud, la que no solamente es ausencia de enfermedad, sino también presencia de bienestar físico y social, lo que podría ayudarnos en alguna forma establecer una clasificación, (Bisquerra Alzina, 2003), otro tipo de bienestar muy importante es el Desarrollo personal, ya que en el ejercicio de la vida se tiene que reorientar a las organizaciones para que consideren el bienestar de sus empleados como una de sus finalidades, más allá de los ingresos económicos.

Bienestar Material.- Los indicadores centrales propuestos para esta dimensión son los ingresos, empleo y vivienda, para la mejora de esta dimensión están permitir la propiedad, defender la seguridad financiera, procurar ambientes seguros, encontrar empleo que fomente posesiones. Tener suficiente dinero para comprar lo que se necesita y se desea, tener un vivienda y lugar de trabajo adecuados. (Bisquerra Alzina, 2013). Hay un amplio consenso en que el nivel de vida de una sociedad está directamente vinculado a los niveles de consumo y ahorro de sus miembros, es decir, a su capacidad de gasto, el motivo es que la noción de capacidad de gasto involucra tanto aspectos cuantitativos (renta, impuestos, inflación, estructura de precios relativos, etc.) como cualitativos (calidad de los bienes, de las infraestructuras y de los servicios públicos disponibles).

Bienestar personal .- Siendo sus indicadores centrales educación, competencia personal, desempeño, las técnicas de mejora consisten en proporcionar a los trabajadores tanto profesionales como no profesionales, instrumentos o técnicas para ser útiles y mejorar como personas

“El desarrollo personal, conocido también como superación personal, crecimiento personal, cambio personal o desarrollo humano, es un proceso de transformación mediante el cual una persona  adopta nuevas ideas o formas de pensamiento, que le permiten generar nuevos comportamientos y actitudes, que dan como resultado un mejoramiento de su calidad de vida, ayudando a mejorar como persona, abarcando gran variedad de temas como la productividad personal, el desarrollo personal de tipo social, el desarrollo personal profesional y de liderazgo, entre otros”. (Fierro, 2006)

Todos deseamos ser importantes y tendrá mayor sentido el éxito y realización personal, así como ser mejor padre, madre o ser mejor en algo lo que lleva al ser humano a esforzarse y mejor su calidad de vida.

Bienestar físico,- Entre los indicadores tenemos salud, actividades diarias, atención sanitaria, ocio, El bienestar físico tiene que ver con hacer lo que puedas para fortalecer y cuidar tu cuerpo.(Cuesta Gómez et al., 2017)

La OMS[[2]](#footnote-2) establece que La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. ... La salud de todos los pueblos es una condición fundamental para lograr la paz y la seguridad y depende de la más amplia cooperación de las personas y de los Estados.

**3. Metodología**

El presente estudio se realizará con un tipo de diseño de investigación No experimental de tipo transversal el presente estudio es una investigación pura, bajo un nivel correlacional, Esta investigación tiene un enfoque cuantitativo, se caracteriza por la secuencia, estableciéndose interrogantes de las cuales nacen las hipótesis, que son sometidas a pruebas midiendo las variables con sus respectivos análisis y finalizando con las conclusiones, el alcance de la presente investigación es correlacional con el fin de conocer la relación o el grado de asociación que existe entre dos o más variables estudiadas (Roberto, 2019)

**Método de la investigación**

El trabajo de investigación presentado utiliza el método hipotético deductivo, según Hernández Sampieri, este enfoque se fundamenta por nacer de una hipótesis y deduciendo su relación.

**Técnica de recolección de datos**

En el presente estudio de investigación se utilizó la técnica del cuestionario con preguntas formuladas relacionadas con las variables de estudio, las mismas que fueron aplicadas a los transportistas de taxis con la data proporcionada por la municipalidad provincial de Arequipa, utilizando una cedula de cuestionario, con escala de actitudes y opiniones bajo el instrumento de escala de Likert.

Instrumentos. El instrumento a utilizar es el test de cuestionario. La variable Bienestar del trabajador está conformada por tres dimensiones: Bienestar Personal (tres indicadores), Bienestar Físico (cuatro indicadores), Bienestar Material (tres indicadores), con un total de 10 preguntas, la escala de Likert tiene las siguientes valoraciones (1) Nunca, (2) casi nunca, (3) a veces, (4) Casi siempre, (5) siempre.

La variable cooperativa de servicios múltiples está conformada por una dimensión (Implementación) con dos indicadores de medición como son la administración y gestión, la escala de Likert tiene las siguientes valoraciones (1) Nunca, (2) casi nunca, (3) a veces, (4) Casi siempre, (5) siempre., con un total de 10 preguntas.

**Confiabilidad a utilizar**

Para la recolección de información de la variable se ha realizado una adaptación de dos estudios sobre las Dimensiones de Calidad de vida laboral: “Hacia un enfoque integrador desde la Psicología Social “Almudena Segurado Torres y Esteban Agulló Tomás Universidad de Oviedo 2002 y Calidad de Vida: “Manual para profesionales de la educación, salud y servicios sociales” Schalock, Robert L.; Verdugo Alonso, Miguel Ángel.(Torres & Tomás, 2002).

Para la confiabilidad se ha sometido el cuestionario al valor de Coeficiente alfa>0.8 “bueno” Según Hernández; se alcanzó un alfa de 0,972 por el cual se considera una confiabilidad excelente (Roberto, 2019); para la Implementación de cooperativas se realizó conjuntamente en base a datos de confiabilidad y sometido el cuestionario al valor de Coeficiente alfa de cronbach >0.8 alcanzando un alfa de 0,933 por lo tanto la confiabilidad es excelente.

**Validación**

Para la validación del estudio se recurrió a expertos en el fenómeno de estudio Bienestar del trabajador, específicamente a gestores de empresas de taxis e investigadores y para la variable implementación de cooperativas se buscó a especialistas del área de cooperativas, encontrando a investigadores de la facultad de Contabilidad y Administración; entre las sugerencias que se hizo al instrumento, fueron: La importancia de contar con una cooperativa que ayude a los agremiados, la necesidad que tienen los transportistas para la satisfacción y beneficios que tendrían al pertenecer a una cooperativa, las ventajas de contar con una cooperativa de servicios múltiples

**Método de análisis**

Para la asociación de variables (implementación de cooperativas y bienestar) se validó con la prueba de Rho de Spearman. Alcanzando una correlación de 0,917 considerando una correlación alta.

Población. La población utilizada para el presente estudio es de 24,554 vehículos con setare y sin setare que prestan servicios de taxi en la ciudad de Arequipa, según los datos proporcionados por la municipalidad provincial de Arequipa, la unidad de análisis para el estudio fueron los transportistas del sector taxi, que cuentan con setare y sin setare registrados por la municipalidad provincial de Arequipa. El tipo de muestreo es aleatorio obteniendo una muestra de 378 utilizando formula muestral.

**Trabajo de campo.**

El presente estudio realizó la recolección de datos según muestreo aplicándose una encuesta con dos campos, una para el estudio descriptivo de la variable y otra para el estudio correlacional de las variables.La información se procesó mediante cuestionario y procesadas en una hoja de cálculo de Excel evaluando su consistencia fijándose no encontrar datos perdidos, utilizando para sus análisis el software SPSS 21

**4. Resultados**

Para la data de las cooperativas de servicio múltiple y el bienestar del trabajador de taxis, se sometió a la prueba de Kolmogorov-Smirnov reflejando que son datos no paramétricos; el coeficiente de correlación de “rho de spearman de 0,917 junto al valor de significancia (valor critico observado) de 0.00 < 0.05 nos lleva a rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alternativa, es decir que las cooperativas de servicios múltiples se relacionan significativamente con el bienestar de los trabajadores de taxis con un 95 % de confiabilidad estableciéndose un grado de correlación positiva fuerte entre las variables, donde la cooperativas y el bienestar del trabajador tienen una relación alta entre las variables y muy fuerte por lo que se acepta la hipótesis del investigador, así mismo se aplicó el alpha de crombach para las variables se obtuvo 0,980 reflejando un alpha excelente para el estudio, demostrando la importancia que tienen las cooperativas de servicio múltiple para el bienestar de sus trabajadores, posteriormente se procedió hallar el KMO según se observa en la tabla siguiente

tabla 01.

*Análisis KMO*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|   | test confiabilidad | análisis factorial |   |
|   | análisis confis | KMO>=0,5 | AVF>=0,55 |
| Personal | 93,3 | 82,1 | 79,33 |
| Físico | 95,6 | 86,7 | 85,7 |
| Material | 91,8 | 83,9 | 75,9 |
|  |   |   |   |

Elaboración propia

Se puede concluir del análisis factorial que, hay buena convergencia por que las preguntas se simplifican en un solo factor, al encontrar KMO > 55%, por otro lado, observamos que el Bienestar físico tiene la mejor solidez alcanzando un análisis de confiabilidad o Alpha de crombach de 95.6 un KMO de 86.7 y una varianza de 85.7 lo que nos expresa una solidez bastante fuerte, y podemos interpretar es que el bienestar de los trabajadores se relaciona con las cooperativas. (Zeledón & Rizo, 2017).

El bienestar físico del trabajador del sector transporte en una cooperativa (Barboza, 2006.) contempla las necesidades cotidianas y diarias que vive el transportista al unirse voluntariamente y enfrentarse a necesidades comunes dirigidas por principios y valores, esta dimensión se presenta con un nivel más que el personal y material sin dejar de medir la importancia que también tiene, el bienestar físico de la salud, por ser el vital para el bienestar de la persona, también se encuentra las actividades diarias y el ocio, el cual pareciera no ser tan importante para una sociedad pero para el transportista que se encuentra presionado casi todo el día, tener momentos de recreación produce salud física y mental, con lo cual, el servicio al cliente se ve más fortalecido. (Campuzano, 2018).

En el análisis bibliométrico se revisó la literatura de Pedro Duque, Eduardo Meza, David Giraldo y Karol Barreto, los cuales identifican a múltiples organizaciones asociativas de cooperación de autogestión enmarcadas dentro de las normas de cada país dentro del contexto social (Duque et al., 2021) así mismo establecen que las cooperativas están alineadas con el desarrollo y participación social con fomento de igualdad y democracia, la presente investigación relaciona las cooperativas con el bienestar de los asociados bajo la perspectiva de cooperativismo, por otro lado la correlación de la variables indican el nivel de relación de estas dos variables y su implicancia en la sostenibilidad de una sociedad, por otro lado Bechir Fridhi plantea en su investigación de la medida social, la contribución a la innovación social proponiendo ideas sobre la acción empresarial exitosa basadas en el emprendimiento social (Bateman, 2018), Cruz Bravo plantea que las organizaciones como es el caso de las cooperativas de crédito y servicios presentan un enfoque integral diseñando la gestión de forma integral dentro de la gestión cooperativa.(Cruz Bravo & Alfonso Morejón, 2019), por otro lado la presente investigación confirma la importancia de las cooperativas para un bienestar de los trabajadores de taxi (Pivoto, 2015.)

**5. Conclusiones o Discusión**

En el presente trabajo de investigación se puede concluir que las cooperativa de servicios múltiples tienen una relación positiva alta con el bienestar de los transportistas de taxi el mismo que se pudo confirmar en los resultados obtenidos donde se observa que el p valor es menor que el nivel de relación en las dos variables estudiadas lo que indica que hay una correlación positiva alcanzando el “r” > 0.917 , esto nos indica que para los transportistas de taxi, en lo referido a la calidad del servicio y la buena imagen del mismo, serían fortalecidos al pertenecer a una cooperativa de servicios múltiples.

La cooperativa de servicios múltiples influye positivamente en el desarrollo personal de los transportistas de taxis el mismo que podemos ver en los resultados de las variables, la tendencia favorable para implementar una cooperativa sube al 94% de los encuestados, es decir, las variables están fuertemente relacionadas de manera positiva. El 6% restante percibe que habrá un desarrollo personal regular. Ninguno de los encuestados ve desfavorable a las cooperativas, ninguno de los encuestados cree que su desarrollo personal, será bajo o muy bajo, con ello relaciona los factores de educación, competencia personal y desempeño.

Las cooperativa de servicios múltiples influye positivamente en el bienestar físico de los transportistas de taxis de la ciudad de Arequipa alcanzando un 98 % de aceptación ante una implementación de cooperativas, por otro lado se pudo encontrar que hay correlación de 0.902 muy alta lo que estaría indicando que los transportistas le dan mayor importancia a la salud, actividades diarias, atención sanitaria y al ocio.

Podemos concluir que hay una influencia positiva en el bienestar de los transportistas de taxis alcanzando un 64 % de aceptación ante una implementación de cooperativas, por otro lado se pudo encontrar que hay correlación de 0.685 alta lo que estaría indicando que los transportistas en relación a las otras dimensiones de desarrollo personal y bienestar físico consideran que los factores de ingresos, vivienda y empleo son relativamente necesarios ante una implementación de cooperativas en la ciudad de Arequipa.

Finalmente, la falta de una normativa que regule los intereses de las cooperativas es un factor que merece un estudio, así el bienestar de los trabajadores se encontrará mejor protegido teniendo un respaldo legal que favorezca a estas organizaciones, así mismo ayudaría a mantener el nivel de control que en muchas ocasiones desvirtúa la verdadera finalidad de las cooperativas.

**Referencias**

Arce, V. M. A. (2018). The cooperative alternative in the provision of sustainable public services. *Boletin de La Asociacion Internacional de Derecho Cooperativo*, *52*, 123–135. https://doi.org/10.18543/baidc-52-2018pp123-135

Asociación sin ánimo de Lucro. (2013). *Reglamento ACI*. 1–19. https://www.ica.coop/sites/default/files/attachments/ICA Bylaws - updated 2013 - Spanish.pdf

Barboza, E. (2006.). *Cooperativismo en Transportes*.

Bateman, M. (2018). *Review of African Political Economy*, *0*(0), 1–6. https://doi.org/10.1080/03056244.2018.1546429

Bisquerra Alzina, R. (2003). Educación emocional y competencias básicas para la vida. *Revista de Investigación Educativa*, *21*(1), 7–43.

Bisquerra Alzina, R. (2013). Cuestiones sobre bienestar. *La Revista*, *148*, 148–162.

Bretos, I., & Marcuello, C. (2017). REVISITING GLOBALIZATION CHALLENGES AND OPPORTUNITIES IN THE DEVELOPMENT OF COOPERATIVES. *Annals of Public and Cooperative Economics*, *88*(1), 47–73. https://doi.org/10.1111/APCE.12145/FORMAT/PDF/OEBPS/PAGES/1.PAGE.XHTML

Campuzano, N. V. (2018). El servicio al cliente como filosofía y factor de posicionamiento de las cooperativas de taxis . Customer service as a philosophy and positioning factor of taxis cooperatives . *Revista UIDE*, *3*(2), 71–82.

Cruz Bravo, M. M., & Alfonso Morejón, M. (2019). Metodología para la gestión integral de riesgos y seguros con enfoque de gestión social cooperativa. *Cooperativismo y Desarrollo*, *7*(1), 74–96. http://coodes.upr.edu.cu/index.php/coodes/article/view/230

Cuesta Gómez, J. L., De la Fuente Anuncibay, R., Vidriales Fernández, R., Hernández Layna, C., Plaza Sanz, M., & González Bernal, J. (2017). Bienestar físico, dimensión clave de la calidad de vida en las personas con autismo. *International Journal of Developmental and Educational Psychology. Revista INFAD de Psicología.*, *4*(1), 33. https://doi.org/10.17060/ijodaep.2017.n1.v4.1025

Duque, P., Meza, O. E., Giraldo, D., & Barreto, K. (2021). Economía Social y Economía Solidaria: un análisis bibliométrico y revisión de literatura. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, *138*(138), e75566. https://doi.org/10.5209/reve.75566

Empresarial, D. E. L. C. (2006). *C Oncepto , Perspectivas Y Medida*. *19*, 165–195.

Fierro, A. (2006). Bienestar personal, adaptación social y factores de personalidad: estudios con las escales Eudemon. *Clínica y Salud*, *17*(3), 297–318.

Garay Lillo, J. (1996). Calidad de vida. *Geriatrika*, *12*(4), 35–43. https://doi.org/10.35563/revan.v4i2.230

Husada, F. R. K. (2019). No TitleΕΛΕΝΗ. *Αγαη*, *8*(5), 55.

INEI. (2010). *Las cooperativas en el Perú*. https://www.aciamericas.coop/IMG/pdf/cooperu.pdf

*ley de cooperativas.pdf*. (1990).

Muratori, M., Delfino, G. I., & Zubieta, E. (2013). Percepción de anomia, confianza y bienestar: la mirada desde la psicología social. *Revista de Psicología*, *31*(1), 129–150. https://doi.org/10.18800/psico.201301.005

N°074-90-TR, D. supremo. (1991). Decreto supremo N° 074-90-TR. *El Peruano*.

Pérotin, V. (2015). What Do We Really Know A bout Workers Cooperative s ? *Research Conference on Cooperatives and the World of Work*, *9*(November), 9–10. http://ccr.ica.coop/sites/ccr.ica.coop/files/attachments/5.3Virginie Perotin What Do we Really Know ilo ica.pdf

Pivoto, D. (2015.). *Gobierno cooperativo*. Revista Brasileña de Gestión y Desarrollo Regional. Retrieved September 30, 2021, from https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/1972

Poyatos, R. P. (2009). El Buen Gobierno Corporativo En Las Sociedades Cooperativas. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, *98*, 118–140. https://doi.org/10.5209/REVE.19644

Roberto, S. (2019.). *Metodologia de la investigacion*. Sexta Edicion. Retrieved September 26, 2020, from https://nuso.org/media/articles/downloads/7.TC\_De\_Echave\_263.pdf

Sandra Milena Patino OlarteTE. (2019). Planecion Estrategica para la coopetativA COPEVISA. *UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA*.

SED. (2015). *Directorio nacional de colegios.* http://www.educacionbogota.edu.co/

Torre, R. R., & Luhmann, N. (1993). Teoría política en el Estado de Bienestar. *Reis*, *63*, 193. https://doi.org/10.2307/40183656

Torres, A. S., & Tomás, E. A. (2002). Calidad de vida laboral: Hacia un enfoque integrador desde la Psicología Social. *Psicothema*, *14*(4), 828–836.

Vidal, A. V., & Dav, N. B. (2016.). *José Antonio Vega Vidal*. *2016*.

Zeledón, F. J., & Rizo, A. S. (2017). *Cooperativa Taxis*.

1. Robert Marcus Owen (Gales 1771-Gales 1858), empresario, reformista social, socialista utópico, considerado el padre del cooperativismo, contario a la lucha de clases fomentó la doctrina de la fraternidad humana. Alcanzó fama mundial debido al experimento que realizó en la fábrica textil New Lanark-Escocia- de la cual era copropietario; mejoró las condiciones de trabajo y aumentó la productividad y beneficios simultáneamente, aspectos inéditos para la época. En 1825 compró 8,100 Has. En Indiana, Estados Unidos y fundó la comunidad New Harmony en la cual puso en práctica sus ideales de cooperativismo, vida en común y solidaridad. [↑](#footnote-ref-1)
2. Organización Mundial de la salud [↑](#footnote-ref-2)