



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



# **LA ECONOMÍA INFORMAL UN MODO DE VIDA EN EL SISTEMA FERROVIARIO, EJE EZEQUIEL ZAMORA, LINEA I CARACAS-CÚA.**

**Profesora:**

Dra. García, Xiomara

**Autoras:**

Brito, Karla V- 22.349.056

Pérez, Joselyn V-22.349.264

Octubre del 2017.

---

***“POR UN MUNDO DONDE SEAMOS SOCIALMENTE  
IGUALES, HUMANAMENTE DIFERENTES Y TOTALEMENTE  
LIBRES”***

*Rosa Luxemburgo*



## APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi carácter de tutor del Trabajo Especial de Grado, presentado(a) por la (s) ciudadana(s) Brito, Karla y Pérez, Joselyn, para optar al Grado de licenciada(s) en Trabajo Social, considero que dicho trabajo que se titula: **LA ECONOMÍA INFORMAL UN MODO DE VIDA EN EL SISTEMA FERROVIARIO, EJE EZEQUIEL ZAMORA, LINEA I CARACAS-CÚA.**

Reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido(a) a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En la Ciudad de Caracas, del mes de Octubre de 2017.

---

Dra. Xiomara García Palma



VEREDICTO

Reunidos en: Caracas, el día 23 nov 2017, los  
 Profesores: Elizabeth Sojo, Luis Crespo, designados  
 por el Consejo de Escuela en su Sesión de fecha \_\_\_\_\_, para examinar el  
 Trabajo Especial de Grado, titulado:

La Economía Informal un Modo de Vida En el  
Sistema Ferroviario. Eje Ezequiel Zamora.  
Linas F. Caracas - CUB.

Presentado por los Bachilleres: Bruto Karla y Ruiz Joselyn,  
 titulares de la cédula de identidad números: 22.349.056, 22.349.264,  
 hemos decidido evaluarlo con la calificación de:

Aprobado



[Signature]

Prof.

Tutor Xiomara Gomez  
6367380

[Signature]

Prof.

Jurado Elizabeth Sojo  
3.884.376

[Signature]

Prof.

Jurado Luis Crespo  
9.954.684

## **AGRADECIMIENTOS**

Principalmente agradecemos a nuestros padres quienes se esforzaron por inculcarnos altos valores que permitieron trazarnos un sendero en esta etapa de nuestras vidas, que desembocó en esta hermosa carrera formadora de grandes personas y profesionales.

A nuestra asesora la Doctora Xiomara García quien tuvo mucha paciencia y estuvo en todo momento acompañándonos a lo largo de esta valiosa investigación, convirtiéndose para nosotras en un ejemplo a seguir.

A cada una de las personas que contribuyeron para la realización de esta investigación. Los vendedores informales del Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy, al personal de la Policía Nacional Bolivariana y el personal del Sistema Gerencia de Planificación y Control de Riesgos.

A la Escuela de Trabajo Social la cual nos motiva a seguir impulsando nuestra carrera, por la creación de nuevos conocimientos, el ser divulgadores y críticos de las nuevas realidades porque nuestro fin es investigar para incluir.

## **DEDICATORIA**

Principalmente a mi madre,

La luz de mis ojos, mi pilar fundamental, gracias a ti por enseñarme a luchar.

A mi hermana, mi hermano, mi abuela y mi padre.

A Renzo Graterol mi novio eres parte de este logro por tu apoyo incondicional

A mi amiga, compañera, y comadre Karla Brito terminamos esta historia juntas.

¡Lo logramos!

A mi Prof. Dra. Xiomara García, por su tiempo, esfuerzo y dedicación.

Mis compañeras y colegas Johanna y Keilin.

A dios y a mi abuelo querido.

**Joselyn A. Pérez**

## DEDICATORIA

A la persona más importante de mi vida, mi hijo quién es mi motor, mis ganas, él la luz de mis ojos.

Todo mi esfuerzo constancia y dedicación te lo debo a ti madre, eres ejemplo de lucha, de constancia, gracias por tanto.

A mis abuelos y a mi tía quienes me forjaron, me criaron con mucho esfuerzo, y depositaron en mí valores y principios.

A mis hermanos quienes me ven como un ejemplo a seguir, nunca dejen de luchar y de trabajar por sus sueños.

A mi futuro esposo, padre de mi hijo, amigo, compañero de clases y futuro colega, gracias por ser parte de mi historia, por tu apoyo, tu paciencia, es un logro mutuo.

A la hermana que me regalo la vida, mi amiga, comadre. Joselyn gracias por tu ser tan incondicional y por esta gran amistad que perdurará para siempre.

A miquerida Prof. Dra. Xiomara García por su valiosa entrega con esta investigación.

**Karla D. Brito**

## ÍNDICE DE CONTENIDO

INDICE FIGURAS .....	9
INDICE DE CUADROS .....	10
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	11
CONTENIDO DE ANEXOS .....	12
INTRODUCCIÓN .....	13
I.- ASPECTOS DE LA SITUACIÓN PROBLEMA .....	16
1.1 Caracterización del Problema.....	16
1.2 Objetivos de la Investigación .....	21
1.2.1 Objetivo General .....	21
1.2.2 Objetivos Específicos .....	21
1.2 Justificación .....	22
II. ASPECTOS DE LA FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA .....	25
2.1 Antecedentes de la Investigación .....	25
2.2. Conceptualizando y caracterizando a la Economía Informal .....	31
2.3 La Economía Informal en Venezuela: En cifras. ....	41
2.4 Políticas Públicas y Economía Informal.....	54
2.5 Un modo de vida: Economía Informal .....	62
2.5.1 Caracterización del buhonerismo un modo de vida en Venezuela.....	68
III. ASPECTOS METODOLÓGICOS .....	72
3.1 Tipo de Investigación: acercándonos a la realidad .....	72
3.1.1 Enfoque de la Investigación .....	75
3.2 Sujetos de Investigación .....	79
3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de datos .....	80
3.5 Organizando la información: Categorías de Análisis.....	86
3.6 Interpretación de los datos.....	92
IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS .....	93
4.1 DESDE LOS SUJETOS DE INTERVENCIÓN: UN VIAJE EN EL TREN.....	93

4.3 DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS USUARIOS: UN MERCADO PARA COMPRAR.....	133
4.3. PRÁCTICAS DE LA ECONOMÍA INFORMAL EN EL SISTEMA FERROVIARIO COMO UN MODO DE VIDA EN LA SOCIEDAD VENEZOLANA .....	160
V. CONCLUSIONES .....	168
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	172
ANEXOS.....	186

## INDICE FIGURAS

<b>Figura N° 1:</b> tasa de ocupación Enero 2015- Enero 2016 .....	44
<b>Figura N° 2:</b> Porcentaje de ocupación en el sector formal, Enero 2015 – Enero 2016.....	45
<b>Figura N° 3:</b> Porcentaje de ocupación en el sector informal, Enero 2015 – Enero 2016.....	46
<b>Figura N° 4:</b> Objetivos históricos del Plan de Patria, Segundo Plan socialista de Desarrollo Económico y Social de la nación, 2013-2019 .....	59
<b>Figura N° 5:</b> Línea I Caracas- Cúa del Sistema Ferroviario.....	75
<b>Figura N° 6.</b> Significado de la economía informal.....	135
<b>Figura N° 7.</b> Definición de buhonero.....	137
<b>Figura N°8.</b> Evolución de la economía informal.....	139
<b>Figura N° 9.</b> Acceso de a la mercancía.....	141
<b>Figura N°10.</b> Posición ante la economía informal.....	143
<b>Figura N°11.</b> Actitud del buhonero.....	145
<b>Figura N°12.</b> Medida ante el buhonero.....	147
<b>Figura N°13.</b> Actitud ante el usuario.....	149
<b>Figura N°14.</b> Percepción del buhonerismo.....	151
<b>Figura N° 15.</b> Organización de la economía informal.....	153
<b>Figura N°16.</b> Opinion de las normativas del IFE .....	155
<b>Figura N° 17.</b> Planes por parte del IFE.....	157
<b>Figura N° 18.</b> Políticas que implementa el gobierno.....	159

**INDICE DE CUADROS**

<b>Cuadro N°1. Dimensiones, Categorías, Subcategorías y Tópicos.....</b>	<b>79</b>
--	-----------

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1.</b> Significado de la economía informal.....	135
<b>Gráfico 2.</b> Definición de buhonero.....	137
<b>Gráfico 3.</b> Evolución de la economía informal.....	139
<b>Gráfico 4.</b> Acceso A la mercancía.....	141
<b>Gráfico 5.</b> Posición ante la economía informal.....	143
<b>Gráfico 6.</b> Actitud ante el buhonero.....	145
<b>Gráfico 7.</b> Medida ante el buhonero.....	147
<b>Gráfico 8.</b> Actitud ante el usuario.....	149
<b>Gráfico 9.</b> Percepción del buhonerismo.....	151
<b>Gráfico 10.</b> Organización de la economía informal.....	153
<b>Gráfico 11 .</b> Opinión de las normativas del IFE .....	155
<b>Gráfico 12.</b> Planes por parte del IFE.....	157
<b>Gráfico 13.</b> Políticas que implementa el gobierno.....	159

## CONTENIDO DE ANEXOS

<b>Anexo 1:</b> Diario de campo N° 1 .....	187
<b>Anexo 2:</b> Diario de campo N° 2 .....	191
<b>Anexo 3:</b> Diario de campo N° 3.....	194
<b>Anexo 4:</b> Entrevistas a los buhoneros primer acercamiento.....	196
<b>Anexo 5:</b> Entrevistas a los buhoneros acercamiento.....	200
<b>Anexo 6:</b> Entrevistas a los buhoneros acercamiento.....	202
<b>Anexo 7:</b> Entrevistas a los buhoneros acercamiento.....	204
<b>Anexo 8:</b> Cuestionario aplicado a los usuarios.....	206
<b>Anexo 9:</b> Entrevista a Edwin con presencia.....	210
<b>Anexo 10:</b> Entrevista a Yulbert el respetuoso.....	215
<b>Anexo 11:</b> Entrevista a José con Chispa.....	218
<b>Anexo 12:</b> Entrevista a Kerwin un carismático.....	220
<b>Anexo 13:</b> Entrevista a Yubraska muy solidaria .....	222
<b>Anexo 14:</b> Entrevista a Víctor con personalidad. ....	224
<b>Anexo15:</b> Entrevista al Funcionario de la Oficina de Planificación y Control de Riesgos.....	226
<b>Anexo 16:</b> Entrevista al funcionario de la Policía Nacional Bolivariana.....	230

## INTRODUCCIÓN

La investigación surgió para conocer y acercarnos a ese mundo pequeño, pero de gran impacto a la sociedad venezolana, como es la práctica de la Economía Informal como un modo de vida en el Sistema Ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I Caracas-Cúa. Cada sujeto inmerso en la economía informal, hombres, mujeres y niños hasta familias completas, se suman a ejercer una actividad como medio de subsistencia en los trenes.

El sector informal es un tramo de la economía venezolana, que ha ido creciendo en la medida que la pobreza y el desempleo aumenta en igual proporción como consecuencia de la ejecución de políticas socioeconómicas diseñadas por el Estado las cuales no dan respuestas al bienestar social y la calidad de vida de la población se va deteriorando.

De esta forma, nos encontramos con un sector vulnerable, que plantea la economía informal como un modo de vida (buhonerismo), exteriorizado por sujetos que ejercen ventas ambulantes, que se movilizan en diferentes espacios de las ciudades, así como en estructuras y zonas públicas, plazas, mercados, parques, dentro del transporte público y servicios privado, vagones del metro y los trenes.

Partiendo de lo anterior, se constituye este sector de la población en un submundo organizado, con un lenguaje particular, códigos que interpretan su dinámica y valores que comparten. De esta forma, nos conduce a reconocerlos socialmente como producto de la nueva dinámica económica y social venezolana.

La realidad del fenómeno de estudio implicó adentrarnos en la actividad de los individuos para conocer su trabajo, la vida cotidiana, incluyendo las relaciones familiares, lenguaje y organización. Lo cual implicó conocer a otros sujetos que también actúan en esta realidad como: los usuarios, el personal del Instituto de Ferrocarriles del Estado y los funcionarios de Seguridad (Policía Nacional Bolivariana, Policía Municipal y Guardia Nacional).

De esta manera, la investigación se desarrolló en cinco capítulos, por lo cual, el primer capítulo se planteó la situación problema donde surgieron las siguientes interrogantes: ¿Es el Sistema Ferroviario un espacio que favorece el desarrollo de la Economía Informal como un modo de vida? ¿Cuáles son los aspectos teóricos que explican la Economía Informal? ¿Las Políticas Públicas dan respuestas al sector de la Economía Informal en Venezuela? ¿Es la Economía Informal un modo de vida que expresa características de la realidad Venezolana?, las cuales se fueron respondiendo en el progreso del trabajo y a la vez guiaron los objetivos para alcanzar el propósito de la investigación.

El segundo capítulo, integrado por los aspectos teóricos, introducen los antecedentes de la investigación, las bases teóricas que conceptualizaron la economía informal en Venezuela, relacionando las Políticas públicas y el modo de vida de las personas que ejercen la buhonería.

El tercer capítulo, abordó los aspectos metodológicos de la investigación, compuesto por el marco metodológico, en el cual definió el tipo de estudio, el

diseño utilizado, los sujetos de estudio, categorías de análisis, los instrumento de recolección de los datos.

El cuarto capítulo, se conformó desde el análisis y presentación de las entrevista a los buhoneros, los resultados del cuestionario aplicados a los usuarios del Sistema Ferroviario, como elementos claves de los otros actores, funcionario público y personal de seguridad. Todos los datos se triangulan para generar una reflexión, que nos permitió acercarnos al mundo de la economía informal en Venezuela,

Continuando, se presentan las conclusiones que derivaron del estudio, las referencias bibliográficas consultadas y los anexos, que constatan datos y recursos utilizados para el desarrollo del estudio.

Finalmente, es importante destacar, como estudio exploratorio, queda abierto para otros futuros estudiantes e interesados en el tema. Es un mundo pequeño, pero de gran impacto a la sociedad.

## **I.- ASPECTOS DE LA SITUACIÓN PROBLEMA**

El objetivo de este capítulo es centrar al lector en el tema de la investigación, por lo que se explica la caracterización del problema a estudiar, inmerso en un contexto socio-económico, los objetivos del estudio, que orientan la investigación y la justificación de la situación que permea a la sociedad.

### **1.1 Caracterización del Problema**

La economía en general es un ámbito muy extenso, lleva por objeto la producción de bienes y servicios. A lo largo de la historia han surgido diferentes definiciones a menudo se complementan unas con otras, pero sin duda el fin de la economía es satisfacer las necesidades de la población con la producción de recursos necesarios para la misma. Las distintas actividades productivas de la economía como servicios, comercio, agrícola, entre otros permite desarrollar el modelo económico de estado.

Por otra parte los sectores económicos se han desarrollado bajo dos formas de producción, economía formal y economía informal. La primera está definida como:

La economía es la actividad humana que intenta cubrir las necesidades de la población, para lo cual puede estar dedicada a actividades primarias) como agricultura, ganadería o minería) secundaria o industrial o al sector terciarios o de servicios. Esas actividades lucrativas están reguladas por el Estado, que les establece por medio de leyes regulaciones fiscales y administrativas. (Universidad Nacional La Plata 2005, p. 2)

De igual manera, la Economía informal se define como:

La economía informal está referida a los circuitos de comercio no reconocido (buhonería), las prácticas no formales de prestación de servicios...a partir de los cuales se genera acumulación del capital, se inscriben dentro de las estrategias de sobrevivencia de sectores de la población que no logran acceder al empleo formal. (El Troudi y Bonilla (2005, p. 50)

La economía informal en general, se ve como es un tema complejo, debido a sus manifestaciones cotidianas. En este eslabón de la economía reconocen a la “buhonería” como una práctica de producción de ingresos, y que son tomadas en cuenta para el estudio de la ocupación por sector de la economía formal e informal.

Lo descrito anteriormente, las estadísticas en Venezuela nos presentan los siguientes datos arrojados por Instituto Nacional de Estadística (INE, 2015):

La población económicamente activa (PEA) fue de 14.225.002 personas (64,6%), la población económicamente inactiva fue de 7.778.233 personas (35,4%), la población ocupada en Enero de 2015 fue de 13.100.203 personas (92,1%), La población desocupada en fue de 1.124.799 personas 7,9%. (INE, 2015, p.4)

En cuanto lo que respecta al sector formal e informal el total de ocupados en el sector formal, “en enero de 2016, fue de 7.486.574 (57,5%) y el total de ocupados correspondiente al sector informal fue igual a 5.528.140 personas (43,5%), lo que significa una diferencia de 1.958.434 personas” (INE, 2015, p.8). En concordancia con lo expuesto, la economía venezolana no genera suficientes puestos de trabajo para la ocupación en las personas activas en edad de trabajar, a su vez incrementa el desempleo y la pobreza de la población.

Las estadísticas en cuanto al sector formal e informal, se evidencia una disparidad de casi 2.000.000 personas por lo que, el aumento en el sector informal

se acentúa con la crisis económica, obligando a las personas buscar otros medios económicos para satisfacer sus necesidades.

En los últimos años la economía informal en Venezuela, se ha convertido en un fenómeno social ya que la misma constituye una respuesta cultural, por ser un modo por el cual un sector de la población genera ingresos y satisface sus necesidades, la crisis económica por la que se atraviesa, como el cierre o expropiación de empresas, despidos de personas, inflación, crecimiento poblacional, escasez de productos de la canasta básica, aumento de la pobreza, disminución de poder adquisitivo, entre otras.

Esto indica y hace presumir que el problema del sector de la economía informal se ha agravado en la actualidad, ya que es un sector vulnerable de la población que no reúne las condiciones que les garanticen bienestar. Igualmente la economía informal forma parte de la cadena comercial, que ha tenido un crecimiento altamente visible por la capacidad de ofrecer precios atractivos y estar al día con las tendencias del mercado como preferencia de los consumidores.

Anudado a la situación, el Sistema Ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I Caracas- Cúa, se evidencia diariamente el incremento de las personas que ejercen la economía informal.

La estación ferroviaria llamada Charallave Sur se ven tomadas en todo el transcurso del día por grupos de buhoneros con bolsas y cajas de mercancía, fajos de billetes, se pueden observar hombres, mujeres, niños y niñas ejerciendo el oficio. Esto no es nuevo en el sistema de transporte. La cuestión es que en los

últimos meses ha habido un repunte de la buhonería dentro de las estaciones y andenes de los trenes.

En ese sentido, esta población no son simples practicantes de la economía informal, según la Policía Nacional Bolivariana<sup>1</sup> “a diario deambulan de un lado a otros más de 250 buhoneros”. Se ha determinado que la población que ejerce la economía informal en el sistema ferroviario responde a un modo de vida, conformada por hombres y mujeres de todas las edades, desde niños, adolescentes, adultos y personas mayores.

De igual manera los buhoneros del Sistema Ferroviario no solo innovan en cuanto a los productos que ofrecen, sino en las formas de organización “La herramienta principal de su análisis lo constituirá la noción de trabajo, es decir, la situación del trabajo condiciona no solamente el nivel de vida, sino también el Modo de Vida” (Córdova, 1986, p.46).

Los practicantes de la economía informal del Sistema Ferroviario Ezequiel Zamora comparten códigos de respeto bastante serios. Se turnan entre vagones y se asignan horarios para trabajar en ellos, cada uno tiene sus características propias como persona, pero a la vez comparten un lenguaje, símbolos y prácticamente un guión, el cual le da pie al convencimiento y atractivo del público que incide a este a comprar la mercancía.

---

<sup>1</sup>Entrevista al Funcionario de la Policía Nacional Bolivariana, Brigada Ferroviaria. El 28 de Septiembre del 2017.

Lo que vincula a estas personas que ejercen la economía informal e interconecta en sus prácticas cotidianas da una cierta idea de totalidad, como lo expresa Cartaya (2008, p.4,) “existen normas, valores, intereses y expectativas compartidas entre los actores” estas personas han ido evolucionando en sus prácticas a través de los años, se reconocen unos a otros y también son reconocidos por los usuarios del sistema ferroviario.

Este grupo social que abarca personas con diferentes visiones, pero que comparten una ideología, la actividad que ejercen se manifiesta con características y peculiaridades propias en cada caso, pero que en sí se identifican como un modo de vida que implica la subsistencia, entendiéndose “cómo la gente tiene acceso y usa los recursos, dentro de los contextos sociales, económicos, políticos, para conformar la estrategia de subsistencia. Una persona puede incurrir en una o varias estrategias para cubrir sus necesidades” (Vargas, s/f, p.2). La subsistencia abarca las capacidades, los bienes, los ingresos y las actividades de las personas necesarias para asegurar que se cubren sus necesidades vitales.

Por tal motivo surge la necesidad de presentar las siguientes preguntas que nos permitió descubrir y acercarnos a la realidad planteada:

1. ¿Es el Sistema Ferroviario un espacio que favorece el desarrollo de la Economía Informal como un modo de vida?
2. ¿Cuáles son las características que describen la Economía Informal?
3. ¿Las Políticas Públicas dan respuestas al sector de la Economía Informal en Venezuela?

4. ¿Es la Economía Informal un modo de vida que expresa características de la realidad Venezolana?

Las preguntas anteriores nos permitieron construir los objetivos que orientan la investigación. En el apartado siguiente expresamos el alcance del estudio.

## **1.2 Objetivos de la Investigación**

### **1.2.1 Objetivo General**

Analizar la práctica de la Economía Informal como un modo de vida en el Sistema Ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I Caracas-Cúa.

### **1.2.2 Objetivos Específicos**

1. Identificar los aspectos teóricos que permitan debatir sobre la Economía Informal y un modo de vida
2. Determinar las Políticas Públicas sobre la Economía Informal en Venezuela.
3. Caracterizar las prácticas del sector informal que se desarrollan en el sistema ferroviario.
4. Interpretar las prácticas de la economía informal en el Sistema Ferroviario como un modo de vida en la sociedad venezolana.

## 1.2 Justificación

La crisis económica, política y social por la que atraviesa Venezuela, ha desencadenado una serie de consecuencias a la población, con altas tasas de desempleo, la mayor inflación mundial, disminución del poder adquisitivo, entre otras. La economía informal surge como respuesta rápida para satisfacer las necesidades de la población. La buhonería garantiza una fuente de empleo, y se enmarca bajo estrategias de subsistencia de las personas que no logran acceder a la economía formal por factores educativos, económicos y sociales.

Para nadie es un secreto que desde los últimos años ha habido un repunte en los índices de desempleo, así como la ocupación informal en Venezuela, por lo que el Sistema Ferroviario, línea I Caracas- Cúa, no escapa de esta realidad. Se evidencia que es un lugar donde permanece y aumenta la buhonería, por los ciudadanos que día a día se suman a este tipo de economía.

Es una situación que no se va erradicar, sino que, al contrario seguirá en aumento, mientras las políticas económicas del Estado no se enfoquen en la promoción del empleo, y las políticas sociales en la adecuada protección social hacia el bienestar y calidad de vida de la población venezolana..

En correspondencia esta investigación se justifica para la sociedad, porque es este estudio contribuye al diagnóstico y diseño de Políticas Públicas económicas y sociales que favorezcan la regulación de la informalidad. Donde se generen nuevos mecanismos para luchar en contra de la inequidad del sistema económico globalizado que los ha excluido.

En segundo lugar, es términos de importancia para las Ciencias Sociales su propósito está enmarcado hacia el análisis de las manifestaciones humanas. En esta investigación ofrece otra visión de los buhoneros, ya que la informalidad no debería ser entendida como una gran problemática social, pues la informalidad es sólo una salida; una alternativa diferente para aquellos que quieren desde el punto de vista del bienestar generar recursos adicionales para sobrevivir ante el alto costo de la vida, lo que genera una nueva dinámica social a ser estudiada.

También, es de gran valor para la academia (Universidad Central de Venezuela) como alma mater y primera casa de estudios de Venezuela, que promuevan el conocimiento científico de los sectores que han sido excluidos.

Así mismo, la presente investigación se planteó proporcionar a la Escuela de Trabajo Social, conocimientos que permitan tener una visión cercana de la Economía Informal desde el enfoque del modo de vida, teniendo como principal objetivo conocer a la organización, indagar en su realidad, ya que desde afuera parece ser un sector desorganizado pero la realidad es que a pesar de la informalidad que los caracteriza, están organizados y buscan ser reconocidos socialmente.

En ese sentido, fortalecer la intervención del profesional de Trabajo Social dentro de su campo profesional, enriqueciendo nuevos conocimientos teóricos y prácticos en el área. Uno de los pilares básicos como profesionales es el de Investigador Social, supone el dominio teórico, metodológico y técnico operativo que le permitan comprender, explicar y abordar las nuevas realidades sociales.

Finalmente, para los sujetos de estudio (los buhoneros) esta investigación es un punto de partida, en el cual se conozca su organización, su lenguaje, sus manifestaciones sociales, y principalmente reconocerlos socialmente como producto de la nueva dinámica económica y social venezolana.

## II. ASPECTOS DE LA FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

En este apartado, se explicaron antecedentes, estudios previos que, han manejado las mismas variables como: economía informal, buhonería, políticas públicas y modo de vida. Así como investigaciones con objetivos similares; sirviendo de guía y permitiendo hacer comparaciones sobre cómo abarcar la problemática de la economía informal.

### 2.1 Antecedentes de la Investigación

Los antecedentes de la investigación constituyen, todo lo relacionado con exploraciones que se han hecho con anterioridad y que guardan relación con el objeto de estudio, con el fin de sustentar y orientar en la realización de la investigación.

Se definen “los antecedentes de la investigación (...) estudios previos relacionados con el problema planteado, es decir, investigaciones relacionadas anteriormente y guardan una vinculación con el objeto de estudio” (Arias, 2006, p. 45), asimismo se deben señalar los autores y año en que se realizan, los estudio, los objetivos, y principales hallazgos.

De acuerdo a lo antes expuesto, se consideró necesario llevar a cabo el análisis y exponer aquellas investigaciones que se consideran relevantes para el soporte de esta investigación. Entre los trabajos consultados y seleccionados se encuentran:

Moreno y Quintero (2003), “El Sector Informal y su disposición a afiliarse al nuevo sistema de Seguridad Social”. Presentada como Trabajo de Grado para optar por el Título de Licenciado de Relaciones Industriales, en la Universidad Católica Andrés Bello.

El objetivo General de esta investigación “Determinar la disposición de los trabajadores del sector informal (buhoneros) que conoce el Sistema de Seguridad Social a afiliarse a éste. La población estudiada estuvo constituida por los trabajadores informales pertenecientes a la Parroquia El Recreo, a través de métodos estadísticos se seleccionó una muestra 85 trabajadores. Esta investigación concluyó que los trabajadores del sector informal manifiestan un desconocimiento de la incorporación al Sistema de Seguridad Social.

En este sentido, está investigación sirvió para determinar que las personas que se desenvuelven en el sector de la economía informal conocen lo que es la Seguridad Social, pero desconocen el procesos para afiliarse, es decir, que es un grupo de la población no cuenta con ningún tipo de protección para ellos ni su familia. Así como también el estudio, expone que las principales características son jóvenes con menos de 38 años, con bajo nivel educativo e ingresos superiores al mínimo, cuyas características son similares en la población de buhoneros del Sistema Ferroviario.

Ramírez y Velásquez, (2006) en su trabajo “Características de la buhonería en el Sector Informal de la Economía. Caso: Sabana Grande- Área Metropolitana de Caracas”. Presentada como trabajo de Grado para optar por el

Título de Licenciado de Relaciones Industriales, en la Universidad Católica Andrés Bello.

La finalidad de este estudio era Determinar las características del sector informal (desde la perspectiva de sus trabajadores) en Sabana Grande. En esta investigación, se orientó a describir las características del ámbito laboral de los buhoneros de Sabana Grande y consideran para su estudio el contexto económico y social. Cabe resaltar, que la población se sustrajo de un Censo de la Alcaldía del Municipio Libertador en el año 2005, con un total de 3188 trabajadores, la muestra fue de 185 buhoneros. Asimismo, esta investigación estuvo motivada a estudiar el aumento acelerado del trabajador informal, como consecuencia de la pobreza y el desempleo por la situación social y económica del país. Sus autores concluyeron, que hay mayor presencia de hombres que de mujeres, el grado de instrucción es bachiller así como también que los buhoneros están conformes con su trabajo, ya que produce más dinero que el mercado formal.

Este trabajo de Grado aportó a esta investigación, las características esenciales de los buhoneros.

Suárez, (2002) en la Universidad Centro Occidental Lisandro Alvarado realizó un trabajo de Post-Grado, titulado: Estudio de factibilidad para insertar la Economía Informal en el marco jurídico de la ordenanza del Impuesto sobre Actividades económicas de Industria, Comercio, Servicio de índole Similar, del Municipio Iribarren del Estado Lara.

La presente investigación tuvo como objetivo “Analizar la factibilidad de insertar la actividad desarrollada por la economía informal en el marco jurídico de

la Ordenanza de impuesto sobre actividad económica de industria comercio o índole similar en el Municipio Iribarren del Estado Lara”. El universo de estudio estuvo conformado por 8 funcionarios, 3 trabajadores de la Dirección de Mercados Municipales, 2 funcionarios de la comisión de Servicios Sociales y 3 funcionarios que la laboran en la Dirección de Hacienda Municipal. La recolección de datos se hizo mediante la aplicación de un cuestionario que arrojó como conclusiones; el vendedor informal genera empleos e ingresos a un número de familias, pero que se debe promover ordenanzas para regular el ejercicio de la economía informal.

El estudio antes mencionado aportó, información relevante en cuanto a la organización de los buhoneros, pues algunos Municipios están buscando la manera de organizarlos a través de asociaciones civiles, en mercados, en bulevares, etc.

Mata y Vásquez, (2011) en su Trabajo de grado “Factores que influyen en la permanencia de la economía informal, modalidad buhonería, en la Avenida Bermúdez y Calle Mariño, de la ciudad de Cumaná, Estado Sucre”. Presentado como requisito para optar al título de Licenciados en Sociología. En la Universidad de Oriente, Núcleo Sucre.

El objetivo de este trabajo de investigación fue “Determinar los factores (económicos, sociales, institucionales y culturales) que influyen en la permanencia de la economía informal”. La población de estudio estuvo integrada por 1140 buhoneros, cifra proporcionada por la Alcaldía del Municipio Sucre, a través de procedimientos estadísticos tuvieron una muestra de 287 buhoneros, a

los cuales aplicaron la técnica de la entrevista estructurada que arrojó las siguientes conclusiones; los buhoneros ubicados en la Avenida Bermúdez y Calle Mariño, el 70% de las personas que ejercen esta actividad pertenecen al género masculino, así como otra información relevante es que tienen los estudios secundarios incompletos.

En materia teórica, este estudio explica la importancia de que el Estado cumpla su rol de planificador, le permitirá establecer mecanismos que faciliten el desarrollo de las actividades económicas sin perjudicar los deberes y derechos que tienen la población, los trabajadores e inversionistas. Por lo tanto, se debe contar con una plataforma jurídica que establezca las directrices necesarias para evitar la explotación y enriquecimiento ilícitos, cuyas plataformas facilitarían al Estado su intervención en la economía, para así normalizarla y estabilizar el sector productivo y/o de servicios, incorporando, de manera paulatina, el sector informal al formal a fin de reducir los altos índices de inconformidad o insatisfacción que inducen a la fuerza trabajadora a ejercer la actividad informal.

Este estudio investigativo realizado en la Universidad de Oriente es de vital importancia ya que en él resaltan los factores económicos, sociales, institucionales y culturales de la economía informal, estos mismos se pueden extrapolar a la realidad que se quiere estudiar. Asimismo, los datos demuestran que las personas que ejercen la economía informal siguen un patrón ya sea por edad, situación social o nivel educativo que lo obliga a buscar mecanismos de subsistencia que también están identificados en esta investigación.

Guerra, (2003) realizó un estudio de Postgrado titulado: “Gerencia Pública y Economía Informal: Las Políticas Públicas y Microempresariales en el Estado Lara”. Universidad Centro Occidental “Lisandro Alvarado”.

La presente investigación tiene como objetivo “Determinar la relación entre la opinión de gerentes y funcionarios públicos sobre la economía informal, y las políticas de apoyo a las microempresas”. La población de esta investigación estuvo conformada por los directores, coordinadores, y todo el personal encargado en la promoción de la economía social en la Administración Central, Estatal y Municipal, por lo que su muestra fue de 26 personas que laboran en las instituciones públicas. La técnica para la recolección de datos fue la entrevista. Sus conclusiones plantean que en el contexto de las reformas institucionales llevadas a cabo en los últimos años, y particularmente durante la actual gestión gubernamental, se han desarrollado un conjunto de instrumentos legislativos sustentados en principios presentes en la Constitución de 1999, que reflejan la intención de apoyar, fomentar o atender las inquietudes, necesidades y demandas de un grueso sector de la población, que excluido del llamado sector informal de la economía, y en algunos casos en situación de desempleo, realiza una serie de actividades y labores en búsqueda de su sustento y satisfacción de necesidades básicas.

Esta investigación es de gran aporte para esta investigación debido que plantea el rol del Estado en materia de Economía informal. Así como da un bosquejo de las políticas públicas planteadas por el Estado en función de la Economía Informal.

Cimadevilla, (2007) presentó un estudio de Postgrado en economía empresarial, titulado: “Economía Informal en Venezuela”; realizado en la Universidad Católica Andrés Bello. El estudio documental realiza un recorrido histórico con el propósito de analizar las implicaciones que tiene dicho sector en el proceso de desarrollo y determinar las causas y efectos del mismo en el contexto nacional. El autor en sus conclusiones expresa que en Venezuela, la problemática de la economía informal se expone asociada a la precaria situación económica del país, al desempleo que no disminuye y la tendiente caída del sector privado de la economía, caracterizada por el cierre de miles de pequeñas, medianas y grandes empresas.

Esta tesis es de gran valor para esta investigación, ya que su análisis sobre la economía informal señala la problemática económica de Venezuela, su incidencia en el sector informal de la economía y las causas que influyen. El aporte que hace este trabajo a la investigación, radica en que les dio a las investigadoras la oportunidad de aproximarse, a la visión que tiene el sector empresarial del fenómeno de la informalidad.

## **2.2. Conceptualizando y caracterizando a la Economía Informal**

A partir de los años setenta diferentes organizaciones han aportado para el estudio de la economía informal, proporcionando un sin número de investigaciones en el que refleja la importancia de la informalidad. Al respecto Kelso y Rodríguez (2005) citando a Scthuraman, (1974), exponen que la primera

vez que se usó el término informalidad fue la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 1972):

Una manera de hacer las cosas caracterizado por a) la facilidad de entrada al sector, b) basada en recursos tradicionales, c) propiedad familiar de las empresas d) escala de operaciones reducida, e) tecnología adaptada y trabajo intensivo, f) destrezas adquiridas fuera del sistema educativo formal, y g) mercados no regulados y competitivos. (OIT, 1972, p.2)

El primer término de concepción reducida, fue caracterizado por un conjunto de aspectos, en el que hacía referencia al sector de propiedad familiar, que se mantienen fuera del margen de la legalidad y ejercen en mercados competitivos por tener precios atractivos.

Asimismo, la Organización Internacional del Trabajo (2007), hace referencia a la reunión número 90ª de la Conferencia Internacional del Trabajo (2002), en la cual se llegó a la conclusión de cambiar de “sector informal” a “economía Informal”, define el término «economía informal»:

se propuso en lugar de «sector informal» para abarcar «el conjunto de actividades económicas que, tanto en la legislación como en la práctica, están insuficientemente contempladas por sistemas formales o no lo están en absoluto». El término, más amplio, tiene en cuenta la considerable diversidad de trabajadores y unidades económicas en los distintos sectores de la economía y en los contextos rural y urbano que son particularmente vulnerables y trabajan en condiciones laborales inseguras, que experimentan graves déficit de trabajo decente y que a menudo quedan atrapados en la pobreza y la baja productividad. La economía informal incluye a trabajadores asalariados y trabajadores por cuenta propia, trabajadores familiares y trabajadores que pasan de una situación a la otra; incluye a trabajadores que participan en sistemas de trabajo flexibles nuevos y que se encuentran en la periferia del núcleo empresarial o al final de la cadena de producción.(OIT, 2007, p.1)

A partir de esta concepción de la economía informal ampliada, han surgido diferentes conceptualizaciones para ser referencia a esta problemática, aunque en esta concepción se pensaba que la economía informal solo se daba en países

tercermundistas y que al desarrollarse, esta desaparecía, sin embargo, esto fue erróneo ya que esto estaba determinado por otras causas como altos índices de desempleo, la inflación, el crecimiento poblacional, y la desaceleración de los modos de producción.

En consecuencia, Zanoni (2005) plantea los orígenes del trabajo informal, en tres procesos básicos:

- a) el incremento anual de la oferta de una mano de obra que no puede ser absorbida por una economía que no crece (motivado por el crecimiento poblacional y la inmigración)
- b) la pérdida de puestos de trabajo formales de empresas víctimas de la contracción económica (por ejemplo: ex trabajadores que una vez desempleados no obtienen un nuevo empleo en el sector formal de la economía)
- c) la tendencia a la informalización de las actividades económica de empresas formales constituidas. (Zanoni, 2005, p.31)

Interpretando lo anterior, el trabajo informal aumenta porque existe una economía estancada que no puede asumir una mano de obra cada vez más creciente, así como trabajadores que perdieron sus empleos y encontraron una salida en la economía informal, y por otro lado están las empresas formales que deciden contratar a los empleados de manera informal.

En efecto, dentro de la economía informal se destaca que las personas “desarrollan su actividad principalmente como estrategia de subsistencia” (Zanoni, 2005, p.33). Entendiéndose subsistencia “el cómo la gente tiene acceso y usa los recursos, dentro de los contextos sociales, económicos, políticos, conforma la estrategia de subsistencia. Una persona puede incurrir en una o varias estrategias para cubrir sus necesidades” (Vargas, p.2). En ese sentido, se trae a colación nuevamente la definición de Economía informal propuesta por El Troudi y Bonilla (2004):

La economía informal está referida a los circuitos de comercio no reconocido (buhonería), las prácticas no formales de prestación de servicios...a partir de los cuales se genera acumulación del capital, se inscriben dentro de las estrategias de sobrevivencia de sectores de la población que no logran acceder al empleo formal. (p. 24)

En definitiva, es a esto lo que se refiere cuando de economía informal se hace necesario destacar que la buhonería debe entenderse como una actividad económica. Esta actividad productiva se ha ido apoderando de las calles, no tienen control fiscal, ni permisos para el uso del espacio público, el fin último es obtener ganancias para satisfacer sus necesidades; entones la práctica de la economía informal lleva intrínseca algunas de estas características:

- ✓ Es altamente competitiva
- ✓ Genera formas de solidaridad limitadas a su sector de trabajo.
- ✓ Competencias por espacio e inclusión al régimen
- ✓ La economía informal no es pequeña ni mediana empresa.
- ✓ La economía informal se centra en la venta de bienes y servicios.
- ✓ El fin último de la economía informal está dado por la posibilidad de alcanzar un reconocimiento oficial a una actividad lucrativa (El Troudi y Bonilla, 2004, p.24-25).

Se evidencia claramente, los precios son más bajo que en el mercado formal, pero sin duda, una de sus características predominantes es que no tiene requisito para acceder a ella.

En definitiva, es a esto lo que se refiere cuando de economía informal se hace necesario destacar que la buhonería debe entenderse como una actividad económica, es entonces “buhonero” la expresión para referirse coloquialmente a Economía Informal.

Por lo tanto, citando a Márquez, (como se citó en Ramírez y Velásquez, (2006), explica:

**Buhonero:** personas que realizan su actividad en las vías públicas, colocando un puesto de venta en el piso o ejerciéndola de manera ambulante. Presenta en su interior tres subdivisiones claramente identificadas

**Buhonero Permisado:** Quien cuenta con el aval y control de la Municipalidad, utilizando como puesto de venta un mostrador desmontable, colocado en las aceras de la vía pública, que los mismos tildan de “tubería”

**Buhonero de piso:** Estas personas realizan su actividad sin correspondiente permiso ni control de la Municipalidad, utilizan como puesto de venta un mantel o caja de cartón que colocan directamente en el piso, recibiendo por ellos la denominación de “manteleros”

**Buhonero Ambulante:** regularmente estas personas no cuentan con el permiso ni son controlados por la Municipalidad, ejercen su actividad comercial de manera ambulante en las vías públicas y ocasionalmente de manera estacionaria expenden sus mercancías en las manos o colgadas al cuerpo. (Ramírez y Velásquez, 2006, p. 28).

De acuerdo con las definiciones anteriores la buhonería es una actividad económica que no se encuentra dentro de los márgenes legales, pues es ejercida en zonas y lugares públicos que no fueron destinados para ello. Sus mercancías se adaptan al contexto y a las necesidades. Su actitud está basada en las creencias y valores que el trabajador desarrolla de su propio trabajo. Por otra parte, caracterizar este sector economía informal nos lleva directamente al buhonerismo como fenómeno social. Los buhoneros poseen algunas características singulares que los identifican y diferencian como el perfil del buhonero se refiere al “conjunto de rasgos peculiares que caracteriza a una persona. La mayoría de los

comerciantes informales son personas con bajo nivel de instrucción” Rodríguez(como se citó en Ramírez y Velásquez, 2006). El autor Brakha y Vieira (1992), los identifica explicándolo de la siguiente manera:

**Individualismo:** Los componentes del sector informal son de por sí, individualistas. Los mueve un gran sentido de competencia; se puede decir, hasta cierto punto, que son egoístas y que su interés es triunfar antes que sus semejantes. La individualidad es la esencia misma del sector informal.

**Iniciativa propia:** Los integrantes del sector informal tienen una gran creatividad y están llenos de iniciativa, les agrada hacer cosas diferentes porque es su manera de sobrevivir y de competir. Tienen una especie de espíritu empresarial.

**Apego a la propiedad:** Son aferrados a lo que tienen, por pocos o pequeños que sean; son defensores del concepto de propiedad privada porque ellos mismos con su trabajo han adquirido su propiedad, que cuidan y protegen con fervor.

**Espíritu crítico:** Son muy críticos hacia sus semejantes y hacia el propio estado. (Ramírez y Velásquez, 2006, p.29)

De acuerdo a las acepciones presentadas, resulta claro que las personas que ejercen la buhonería, responden a ciertas características que los identifican como propias de la actividad informal, los buhoneros tienen iniciativa propia y una gran habilidad en el lenguaje para ofrecer su mercancía. De este modo, el fin principal es la subsistencia y la inversión es más baja que en el mercado formal, se desarrolla en diferentes mercados laborales, integrado por hombres mujeres y niños de diferentes edades. Se debe poseer una gran habilidad para la supervivencia, la creatividad y la iniciativa los hace generar una habilidad para sobrevivir muy poco común; cuando fracasan en una actividad económica tienden inmediatamente a iniciar otra, cuando les imponen medidas económicas restrictivas buscan la manera de salirse de estas y operan al margen de dichas normas. A lo largo de sus vidas pueden pasar por diferentes trabajos, siendo siempre ellos sus propios empleados y empleadores.

Otra de las dimensiones de la economía informal, es la actividad productiva definida como “el proceso a través del cual la actividad del hombre transforma los insumos con el objeto de producir bienes y servicios que se requieren para satisfacer las necesidades.” (Ecofinanzas, 2017). Es entonces, mediante ella que el buhonero define la selección de su actividad, modo de distribución y su contexto. El buhonerismo es también una actividad de subsistencia, pues está ligada a como se desarrolla e implementar estrategias para asegurar su supervivencia, la de su entorno familiar y así cubrir la canasta básica.

Este modo de vida nos ayuda a interpretar la actividad laboral que las personas del Sistema Ferroviario llevan a cabo no sólo a nivel de las relaciones de producción y reproducción, de los modos de dominación y de la producción de desigualdad social, y mecanismos de subsistencia sino también la manera en que estos procesos son vividos. En este sentido, a partir de las experiencias van construyendo moralidades y modos de comprender la realidad.

La mayoría de los trabajadores del sector informal soportan difíciles condiciones de vida y de trabajo. Estas últimas se caracterizan por la higiene, y la ausencia de negociación sindical. Ser relaciones de poder y explotación, un bajo nivel de ingreso, la precariedad del empleo, un desmedido tiempo de trabajo, la falta de protección social, formación, seguridad. (Zanoni, 2005, p.30)

Es cierto que los vendedores ambulantes trabajan en ciertas condiciones de vulnerabilidad considerando el bienestar físico, mental, en términos sociales y legales, pero también es cierto que estos tienen una ventaja a su favor y es que ejerciendo la economía informal generan mayor cantidad de ingresos que en los trabajadores asalariados o que pertenecen al sector formal. El autor, Quillet, (1966) plantea que:

El ingreso de una persona es todo lo que ésta percibe u obtiene de su ocupación, es decir, de la venta de bienes y servicios. En una definición muy simple el ingreso de una persona es igual a sus entradas. El fin material del hombre es la obtención de ingresos, de los que ha de valerse para satisfacer sus diversas necesidades. Luego del volumen de ellos depende su nivel de vida y por ello es natural que se esfuerce en acrecentarlos para poder consumir más y disfrutar de mayor bienestar. (Quillet,1966, p.176).

Los ingresos se relacionan tanto con diversos aspectos económicos pero también sociales ya que la existencia o no de los mismos puede determinar el tipo de calidad de vida de una familia o de la persona. Zanoni (2005) plantea que:

En contraste con el trabajador formal, el trabajador informal encara una realidad distinta. Su remuneración carece del componente ingreso no monetario. Es decir, el trabajador informal está desvinculado del sistema de contraprestaciones que constituye parte importante de su remuneración. Esto lo enfrenta con la necesidad de compensar la deficiencia en la remuneración no monetaria, generando ingresos que le permitan comprar su acceso a la seguridad social, al crédito formal y otros sistemas de remuneraciones. (Zanoni, 2005, p.35)

Los resultados muestran que los “buhoneros” se financian tanto a través de fuentes formales como informales de crédito. El capital de inicio para emprender en este negocio no es necesario una gran cantidad dinero, ya que se puede comenzar con una bolsa de caramelos. La educación no evidencia efectos medibles en el ingreso de los buhoneros, pero el capital social, las redes de amigos y contactos relevantes incrementan los niveles de ingreso.

Los buhoneros cumplen su propio horario de trabajo. Entiéndase jornada laboral como “el tiempo durante el cual la persona está a disposición para realizar el trabajo, es decir, la duración del trabajo diario que, generalmente, viene determinado en número de horas”. (Nogareda, Nogareda y Solórzano, 2014, p.3). En ese sentido los buhoneros, no tienen una jornada laboral con parámetros

rigurosos, no se encuentra sometido bajo ningún mandato de patrono, es decir, los horarios y los días de trabajo son impuestos por ellos mismos.

Asimismo, las condiciones laborales a las que se enfrentan los buhoneros en su mayoría de los trabajadores del sector informal soportan difíciles condiciones de vida y de trabajo. Estas últimas se caracterizan la falta de protección social y seguridad. Uno de los aspectos negativos del mercado informal es que integra a personas que no gozan de protección social, lo que significa que para el futuro, estas personas serán adultos mayores y no tendrán ningún tipo de ingreso para satisfacer sus necesidades básicas. Este sistema no solo abarca la pensión por vejez sino también abarca otras esferas como la salud, vivienda, asignaciones económicas entre otras. Aunque en el Artículo 86 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) se establece que “toda persona tiene derecho a la seguridad social, la ausencia de contribución no será motivo de excluir a las personas de su protección” (p.14).

De igual manera. la valuación actuarial del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social, elaborado por la Comisión Permanente de Desarrollo Social Integral de la Asamblea Nacional (2002), señala que la Seguridad social para Venezuela del siglo XXI se perfila universal, solidaria, y equitativa, protectora de las mayorías excluidas del desarrollo humano, mediante políticas públicas asertivas, que aplicadas desde las instituciones públicas, contribuya a la formación del Estado Social de Derecho y justicia que define la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

Sin embargo, anteriormente las personas dentro de la economía informal no podían cotizar en el Seguro social ni hacer pagos correspondientes. Actualmente, se hicieron modificaciones en el marco jurídico venezolano, se integra a los trabajadores de la economía informal en el cual pueden cotizar sus aportes correspondientes en organismos como el Instituto Venezolano de los Seguros Sociales (IVSS) y al Banco Nacional de Vivienda y Hábitat (BANAVIH). Al no afiliarse a los sistemas de protección de la Seguridad Social se trata mayormente por desconocimiento, para algunos representa un inconveniente por los ingresos que perciben y en contribuir al pago de las cotizaciones necesarias.

A pesar, de todas estas circunstancias que están inmersos los buhoneros, existen quienes trabajan por satisfacción propia y subsistencia en el medio, porque esto motiva su día a día, simplemente porque ya forma parte de su ser.

De esta manera, la satisfacción laboral, podría definirse como

La actitud del trabajador frente a su propio trabajo, dicha actitud está basada en las creencias y valores que el trabajador desarrolla de su propio trabajo. Las actitudes son determinadas conjuntamente por las características actuales del puesto como por las percepciones que tiene el trabajador de lo que "deberían ser.(Márquez, s/f, p.2.)

Para el vendedor informal no es tan simple la satisfacción personal, su bienestar se enmarca en, trabajar por satisfacción propia y de su grupo familiar; ¿Por qué vuelven cada vez que los echan de los trenes? La práctica se hace cotidiana, las aspiraciones, los valores y los proyectos; los buhoneros se vuelven innovadores de nuevas estrategias de mercado.

### **2.3 La Economía Informal en Venezuela: En cifras.**

Para el autor Sassone, (2004) en el Informe Social 10, del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS, 2005) expone que en Venezuela:

El sector informal constituye una gran fuente de absorción de mano de obra desocupada, y desde finales de la década de los 90 se convirtió en el primer sector generador de ocupación en la economía, como ha sucedido en gran parte de América Latina y el Caribe, fenómeno acentuado por los procesos de globalización, flexibilización y precarización de las relaciones laborales en el mercado de trabajo. (ILDIS, 2005, p.18)

Por otro lado, Pereira (2012) en la revista CEDICE, expone que en el caso venezolano:

Considerado como un país de corte capitalista, vemos sin embargo, que el mercado de trabajo obedece a un modelo de tipo socialista, dada la super imposición del peso del Estado, dotado de un intrínseco carácter patrimonialista, poseedor de la propiedad y control de las principales fuentes de producción de riqueza y cuyos principales ingresos (renta) derivan de la realización del petróleo en el mercado internacional. Este conjunto de factores determinan la especificidad del mercado de trabajo venezolano, donde el peso del Estado tiene la capacidad de generar, destruir o simplemente no crear empleos, substituyéndolo por cualquier otra medida de transferencia o subsidio hacia poblaciones en edad para ocupar posiciones activas dentro de este mercado. (Pereira, 2012, p.6)

Sumado a ello, el proceso de crisis por la que atraviesa el país, Venezuela ha desencadenado problemas políticos, económicos y sociales como consecuencia no está en la capacidad de generar empleos, ni políticas para reducir la población. Y en su mayoría mucha de la población que tiene empleo formal busca otras alternativas para poder cubrir las necesidades básicas debido a que el salario mínimo difícilmente pueda cubrirlas. La estabilidad y beneficios sociales que garantiza el empleo formal, como pólizas de seguro, caja de ahorros, prestaciones

sociales, quedan en un segundo plano. Un artículo publicado en el Periódico Carabobeño, por Páez (2017) expresa que El Fondo Monetario Internacional (FMI, 2017) prevé que:

El desempleo, que marcaba un mínimo histórico durante mediados de 2012 con 890.000 personas (un 7,82% de la población activa), pasó a registrar un máximo histórico con más de 2.700.000 desempleados (un 18 %) en el primer trimestre de 2016, con un desempleo juvenil (desempleados menores de 25 años) de más de 349.000 personas (26,5 %). Como se indicó en párrafos anteriores la tasa de desempleo también aumentará desde el 18,1% en 2016 hasta el 21,4 % en 2017. (Periódico Carabobeño, 2017, p.1)

Sin embargo estos son elementos de contextos que nos permite ubicar y adentrarnos en el mundo de la informalidad. Al respecto el autor Zanoni (2005) describe el comercio informal y el buhonerismo en Venezuela:

Visto desde la perspectiva del valor que agrega a la economía, el sector informal puede ser entendido como una extensa cadena de agregación de valor formada por múltiples sectores económicos; entre estos se encuentra el comercio informal... los vendedores ambulantes son un universo heterogéneo dentro del cual el buhonerismo, como actividad económica, es un componente importante, entendemos por buhonerismo como la actividad informal que se desarrolla en pequeñas unidades de venta semi improvisadas, próximas entre sí, en grupos numerosos, que de forma no permanente, aunque relativamente estable, se desarrolla en lugares públicas. (Zanoni, 2005, p.42)

Una de las características de la economía informal es novedosa e innovadora, podemos observar en las principales avenidas y calles de zonas de los Valles del Tuy, de Caracas y muchos pueblos y ciudades de nuestro país en las que es posible mercadear desde puestos de alquiler de teléfonos, de comida, cavas con jugo, se pueden visualizar algunos tarantines o manteles en las aceras, donde venden frutas, verduras, y hasta ropa usada, artículos de ferretería, partes de teléfonos celulares, cachivaches, entre otros.

En Venezuela en los últimos años con la actual crisis económica, social y política ha incrementado este medio de subsistencia según el Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles, Selman y Fonet (2014) explica por qué el incremento de este sector:

Un sistema de precios distorsionado, como existe en Venezuela, implica despilfarro de recursos escasos valiosos que pueden ser utilizados de mejor forma para satisfacer demandas y necesidades humanas. La mejor política social de cualquier gobierno es crear un ambiente de negocios que promueva la inversión, producción, generación de más y mejores empleos productivos, redundando todo ello en más riquezas disponibles y mejor calidad de vida. (Selman y Fonet 2014, p.6)

Desde que la crisis arropo a Venezuela en el 2015 proliferan las ventas informales. “El Estado venezolano se convirtió en empresario, importador, comercializador y fijador de precios de los más diversos bienes y servicios” (Selman y Fonet 2014, p.6). Sin embargo, la escasez de productos básicos está a la orden del día, por lo que los buhoneros innovan para adaptarse a las demandas y necesidades cambiantes de los usuarios, y es que la falta o privación de las cosas más necesarias para vivir de productos en los supermercados, el alto costo de los alimentos y en general de los productos de aseo e higiene personal muchos son los venezolanos que tienen que usar la creatividad para buscar un sustento diario.

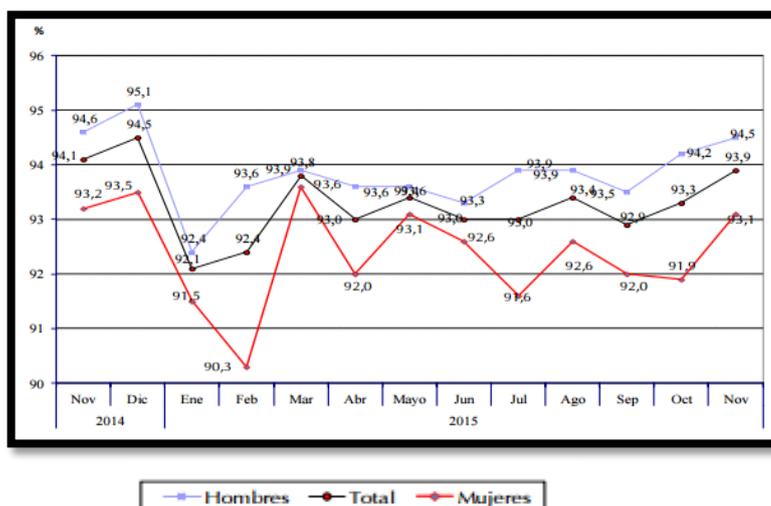
Por otra parte, el Instituto Nacional de Estadística (2016, p.6)<sup>2</sup> en la encuesta por hogares por muestreo correspondiente a la situación de fuerza de trabajo en Venezuela, arroja un análisis comparativo correspondiente a la

---

<sup>2</sup> Instituto Nacional de Estadística (2016) Encuesta de hogares por muestreo situación en la fuerza de trabajo Venezuela.

población ocupada. El cual lo integran personas de 15 años y más de edad, que declaran haber trabajado con o sin remuneración. Las personas ocupadas con remuneración son aquellas que perciben ingreso o compensación por el trabajo realizado ya sea como empleado, trabajador por cuenta propia, patrono o empleador. Al respecto, la figura N°1, nos expresa:

**Figura 1: tasa de ocupación Enero 2015- Enero 2016**

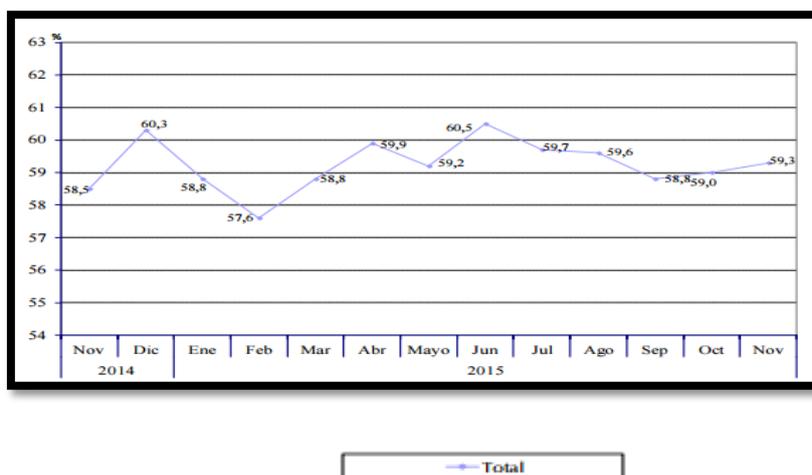


Fuente: INE (2016)

Es importante recalcar dicho documento, ya que la población ocupada en Enero de 2016 fue de 13.014.714 personas (91,9%), que al ser comparada con Diciembre de 2015 cuando fue de 13.166.601 personas (94,0%), como consecuencia de la variación estacional del empleo del mes de diciembre con respecto al mes de enero. La población ocupada en Enero de 2016 fue de 13.014.714 personas (91,9%), que en comparación Enero del 2015, cuando fue de 13.100.203 (92,10%).

Ahora bien, la caracterización de la ocupación por sector formal o informal de la economía, lo cual abarca el número de personas ocupadas en el sector formal. El total de ocupados en el sector formal, en Enero de 2016, fue de 7.488.574 (57,5%), mientras que en Diciembre 2015, fue de 7.893.258 (59,9%). La población ocupada en el sector formal en Enero 2016, fue de 7.486.574 (57,5%) personas, mientras que en el mismo mes del año anterior fue de 7.695.649 (58,8%). Datos que se presentan en el figura N° 2.

**Figura 2: Porcentaje de ocupación en el sector formal, Enero 2015 – Enero 2016.**

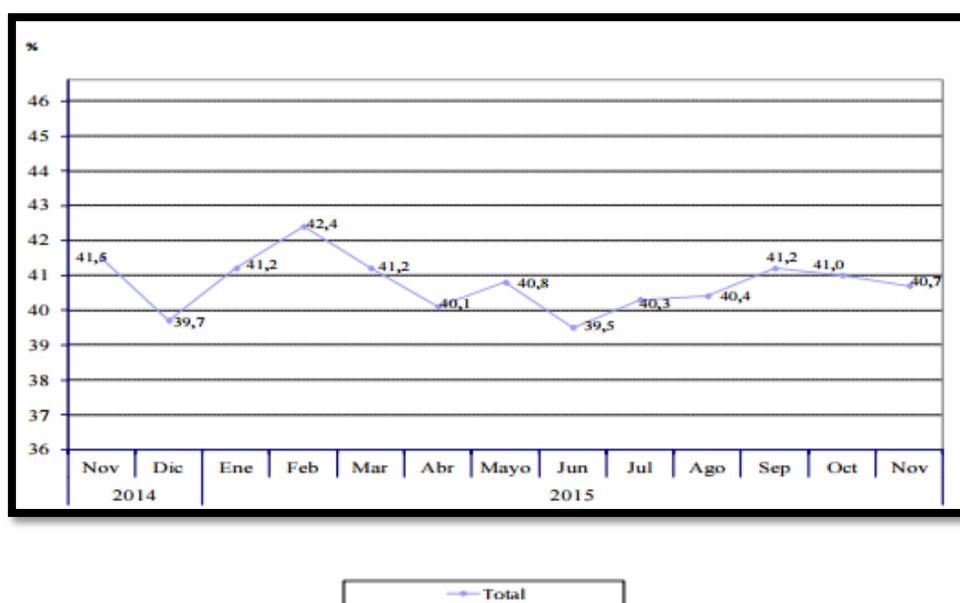


Fuente: INE (2016)

Cuando hablamos del sector informal las estadísticas abarcan el servicio doméstico, trabajadores por cuenta propia no profesionales (tales como vendedores, artesanos, conductores, pintores, carpinteros, buhoneros, etc.) así como ayudantes que no son remunerados. Es importante que para la fecha aún no se encuentren estadísticas actualizadas del año en curso.

En efecto, se presenta la tabla de porcentajes (figura N° 3), de la ocupación del sector informal, el total de ocupados correspondiente al sector informal en Enero de 2016, fue igual a 5.528.140 personas (42,5%), lo que en comparación con diciembre de 2015, cuando fue de 5.273.343 (40,1%), indica un incremento en cifras absolutas de 254.797 personas (2,4 pp.).

**Figura 3: Porcentaje de ocupación en el sector informal, Enero 2015 – Enero 2016**



Fuente: INE (2016)

La población ocupada en el sector informal en Enero 2016 de 2015 fue de 5.528.140 personas (42,5%), mientras que en Enero del año anterior fue de 5.394.922 (41,2%) personas, lo que muestra un incremento en cifras absolutas de 133.218 personas (1,3 pp.). En efecto, la ocupación en el sector informal de la población se ha incrementado evidentemente, se muestra en las figuras 2 y 3, que

las cifras en cuanto al sector formal e informal están muy parejas, ya que la diferencias son aproximadamente 2.000.000 personas, esto sin tomar en cuenta que no existen cifras actualizadas del año el curso en lo que se refiere a la fuerza de trabajo.

Es importante resaltar, que relacionado directamente a la situación fuerza de trabajo se encuentra la pobreza, ya que de ellas se derivan una serie de consecuencias que afectan en la vida de los venezolanos y en el mundo

Según el autor España (2001) para el caso venezolano “la pobreza es nuestro principal problema y todos los otros que pueden identificarse no son más que derivaciones de nuestro problema social” (p.8).

En relación a ello, la Encuesta sobre Condiciones de Vida Venezuela 2016 (ENCOVI) presentó un estudio de aproximadamente 6.500 familias, donde participaron las principales casas de estudio de Venezuela la Universidad Central de Venezuela, la Universidad Católica Andrés, la Universidad Simón Bolívar así como otras organizaciones.

Diversas han sido las opiniones que han surgido a partir de esta publicación, sin embargo se puede mencionar lo publicado en el periódico El Nacional<sup>3</sup> en relación a ello:

Por primera vez en la historia (...) ahora llegamos a 82 % de hogares en pobreza”, dijo uno de los miembros del grupo que practicó el estudio, el psicólogo social Ángel Oropeza, en el programa de radio del secretario ejecutivo de la Mesa de la Unidad Democrática (MUD) Jesús Torrealba.

---

<sup>3</sup>Fuente:[http://www.el-nacional.com/noticias/crisis-humanitaria/encovi-los-hogares-esta-pobreza\\_81460](http://www.el-nacional.com/noticias/crisis-humanitaria/encovi-los-hogares-esta-pobreza_81460). Publicado el 17 de Febrero de 2017. Consultado 19 de septiembre de 2017

El estudio, que refleja datos correspondientes al 2016, recuerda que esta encuesta se ha realizado por tres años seguidos desde 2014 y que desde ese año hasta el año pasado, el cambio en la calidad de vida de los venezolanos ha sido "brutal" pues se pasó de 48 % de pobreza a 82 %.

El psicólogo indicó que "hay 52 % de pobreza extrema, es decir más de la mitad de las familias venezolanas, de hogares de venezolanos, en pobreza extrema" y que "apenas tenemos un 18 % de hogares no pobres". "Una cosa que nos sorprendió muchísimo en el año 2016 es que (...) 75 % refirió pérdida de peso no controlado, o sea, perdió peso sin querer en un promedio de 8 kilos y medio, y en el caso de los más pobres eso llega a más de 9 kilos", apuntó el profesor.

De acuerdo con el estudio, hay 9,6 millones de venezolanos que comen dos o menos comidas al día con la frecuente ausencia de proteínas en sus platos. (El Nacional, 2017, p.1)

Las conclusiones de Encovi (2017)<sup>4</sup> referentes a la situación de pobreza fueron las siguientes:

Hemos llegado al techo en pobreza de ingreso o coyuntural  
 La pobreza reciente o temporal comienza a volverse estructural después de 3 años continuos de crisis  
 Para el 2017 se van a mantener los niveles de pobreza de ingreso y seguirá aumentando la pobreza estructural

**Sobre las Misiones Sociales**  
 Por los datos de la pobreza que muestra la ENCOVI no tenemos una política social que contenga el paso de pobreza coyuntural a estructural. No tenemos programas sociales para impedir la adecuación negativa de los hogares a la crisis de ingreso  
 Además del problema de diseño, persisten los problemas de focalización  
 El programa social con mayor número de beneficiarios sigue siendo el subsidio indirecto a los alimentos básicos  
 El deterioro de la atención de barrio adentro supone que la población debe estar más expuesta  
 El aumento de las transferencias directas no es lo suficientemente grande como para suponer que hay un cambio de orientación en la política social  
 Sólo 2 de 10 venezolanos dice no necesitar programas sociales. La opinión sobre ser o no objeto de necesidad correlaciona perfectamente con los indicadores de pobreza de ingreso

**Sobre las nuevas Misiones: Los CLAP**

---

<sup>4</sup><https://www.derechos.org/ve/actualidad/encovi-la-pobreza-reciente-o-temporal-comienza-a-volverse-estructural-despues-de-3-anos-continuos-de-crisis>. Publicado el 23 de Febrero de 2017. Consultado el 19 de septiembre de 2017.

El estudio no arrojó un número de beneficiarios como para que apareciera en las estimaciones

El campo de la ENCOVI coincide con la fecha de la implementación de la nueva política

En el mejor de los casos forma parte de los que se declaran beneficiarios de la Misión Alimentación (ENCOVI, 2017, p. 8-9)

Lo indicado plantea, que existe un mayor porcentaje de la población inmerso en pobreza estructural, es decir, que tiene necesidades básicas insatisfechas, no logran acceder a la salud, alimentación, vivienda, entre otros. Lo que es alarmante para una sociedad que lleva más de tres años con escasez de productos básicos enmarcada en una crisis económica que se refleja en una brutal inflación, un índice que se percibe en los constantes aumentos de los precios pero que se desconoce porque el Banco Central (BCV) no ha ofrecido datos desde fines de 2015. Las proyecciones más conservadoras, sin embargo, apuntan a una cifra que se estima muy por encima del 180,9 % que fue el último dato ofrecido por el BCV como índice de inflación del 2015 (El Nacional, 2017).

Por otro lado, la situación de crisis por la que atraviesa Venezuela desde el año 2014 ha generado una serie de consecuencias asociadas a factores económicos y sociales como la falta de empleo, salud, educación, vivienda, ingresos, desabastecimiento y la escasez de productos de la canasta básica lo que ha generado una nueva dimensión en la economía nacional llamada “Bachaqueros”.

La pobreza genera una serie de consecuencias asociadas a factores económicos y sociales como la falta de empleo, salud, educación, vivienda, ingresos, alimentos, entre otros.

En Venezuela, se encuentran indicadores que muestran el comportamiento de la pobreza, tomando en consideración tres metodologías distintas pero complementarias entre sí: la Pobreza por Línea de Ingreso o Línea de Pobreza, Pobreza por Necesidades Básicas Insatisfechas y Pobreza por Método Integrado INE (2011) expone:

**Pobreza por Línea de Ingreso o Línea de Pobreza:** relaciona el monto del ingreso promedio del hogar, con el precio de un conjunto de alimentos y el costo de servicios prioritarios para la salud y educación, entre otros elementos integrantes de la Canasta Básica per cápita del hogar.

**Pobreza por Necesidades Básicas Insatisfecha:** consiste en un conjunto de necesidades que se consideran básicas para el bienestar de los hogares, de forma que bajo esta metodología se define pobreza como “la situación de aquellos hogares que no logran reunir, en forma relativamente estable los recursos necesarios para satisfacer las necesidades básicas de sus miembros”. Las necesidades consideradas a fines de la medición son: Inasistencia escolar, Hacinamiento crítico, Vivienda inadecuada, Carencia de servicios básicos y Alta dependencia económica. Por lo tanto, consideran que los hogares Pobres son aquellos que reportan una o más de una necesidad básica insatisfecha y los hogares Pobres Extremos dos o más necesidades básicas insatisfechas.

**Pobreza por Método Integrado:** se basa en la aplicación conjunta de los métodos NBI y Línea de Pobreza, para captar algunos rasgos descriptivos de la heterogeneidad de la pobreza (INE, 2011, p.5-6).

Según la metodología de método integrado aplicada por el Instituto Nacional de Estadísticas son hogares cuyas Necesidades Básicas se consideran satisfechas (No pobre por NBI), existen dos clasificaciones de pobreza, Pobreza Coyuntural: pero su ingreso, no alcanza para cubrir la canasta (Pobre por línea); y, Pobreza Estructural: son hogares cuyos ingresos superan la canasta (no pobres por ingreso) pero que presentan al menos una necesidad básica insatisfecha (pobres por NBI).

La medición de la pobreza con el método de la " Método Integrado" consiste en establecer, a partir de los ingresos de hogares, si estos tienen

capacidad de satisfacer -por medio de la compra de bienes y servicios- un conjunto de necesidades alimentarias y no alimentarias consideradas esenciales (Canasta Básica Total).

La canasta básica familiar Venezuela se conforma por un conjunto de bienes y servicios indispensables de los cuales una familia debe tener para poder satisfacer sus necesidades básicas de consumo a partir de sus ingresos. Según El Centro de Documentación y Análisis Social de la Federación Venezolana de Maestros (Cendas) Informó que la Canasta Básica Familiar (CBF) aumentó a 2.938.277,19 bolívares en agosto. El informe del Cendas indica que el incremento fue de 895.185,20 bolívares (43,8%) en comparación con el mes de julio. Asimismo, aseguró que se necesitan 97.942,57 bolívares diarios para cubrir el costo de la canasta. La variación anual para el período agosto 2017 - agosto 2016 es de 484,3%, equivalente a Bs 2.435.395,85. Esto representa 25 salarios mínimos. (El Nacional, 2017)<sup>5</sup>

A raíz de los problemas económicos, desde el mes de agosto del año 2015 el Gobierno venezolano activo campañas para acabar con el bachaqueo, cuyo fenómeno se plantea como la principal causa de escasez denominado “guerra económica”. El fin de esta campaña es fortalecer las medidas policiales para erradicar el bachaqueo, de esta forma lograr la adquisición de los productos de la canasta básica por medio de los Comités Locales de Abastecimiento y Producción

---

<sup>5</sup> [http://www.el-nacional.com/noticias/economia/canasta-basica-familiar-aumento-293827719-agosto\\_205062](http://www.el-nacional.com/noticias/economia/canasta-basica-familiar-aumento-293827719-agosto_205062). Publicado el 25 de septiembre de 2017. Consultado 30 de septiembre de 2017

(CLAP). En lugar de hacer largas colas supermercados como Mercal, Abastos Bicentenarios y en supermercados privados como Unicasa, Central Maderense, Excelsior Gama, entre otros.

Ahora bien, el desempleo la reducción de las empresas privadas en los últimos 15 años ha minimizado los puestos de trabajos disponibles ya que la cantidad y calidad de empleo para hombres y mujeres, no son suficientes para absorber la población económicamente activa por lo que afecta de manera importante los hogares venezolanos.

Por otra parte, el desempleo es definido por la Asamblea Nacional (2002) como:

La incapacidad de la económica para absorber el total de la fuerza de trabajo existente. Esto ocurre cuando la economía no es capaz de crear los empleos necesarios para ocupar a la población económicamente activa. La creación de empleos no depende solo de su creación bruta sino, también, de la destrucción de empleos. Una economía puede perder muchos puestos de trabajo; pero, si al mismo tiempo la tasa de creación de puestos es alta, el desempleo no necesariamente aumenta de la misma forma, una economía que impida la destrucción de empleos mediante restricciones como la inamovilidad laboral, y no sea capaz de sostener una elevada tasa de creación de empleo, puede experimentar un aumento sostenido de su tasa de desempleo. (Asamblea Nacional, 2002, p.25)

De esta forma, el Sector Informal abarca una proporción importante de la fuerza de trabajo, como se ha mencionado anteriormente son más de 5.000.000 personas (INE, 2015), que se suman a este dato diariamente.

Por lo que la Organización Internacional del Trabajo, en la Conferencia Internacional del Trabajo (2002) dice lo siguiente:

La economía informal prospera en un contexto de altas tasas de desempleo, subempleo, pobreza, desigualdad de género y trabajo precario. En esas circunstancias, desempeña un papel importante, especialmente en lo que respecta a la generación de ingresos, porque es

relativamente fácil acceder a ella y los niveles de exigencia en materia de educación, calificaciones, tecnología y capital son muy bajos. Pero la mayoría de las personas no se incorporan a la economía informal por elección, sino por la necesidad de sobrevivir y de tener acceso a actividades que permitan obtener ingresos básicos (OIT, 2002, p. 3).

En los últimos años la economía informal en Venezuela ha sido parte de la respuesta de la crisis económica por la que se atraviesa, como el cierre o expropiación de empresas, despidos de personas, inflación, crecimiento poblacional, el aumento de la pobreza, disminución de poder adquisitivo, entre otras. López, (2003) explica que:

Indiscutiblemente en la última década el problema del sector de la economía informal en Venezuela se ha agravado como consecuencia de que la fuerza de trabajo supera el número de empleos generados. Esto es altamente preocupante porque se desestabiliza el empleo y se empobrece la población trabajadora, pero lo más grave es que crece el desempleo aceleradamente, aumentando de esta manera la cantidad de trabajadores autónomos que como estrategia de supervivencia buscan ocupar las calles de nuestra ciudad; al mismo tiempo que aumenta la violencia y la desesperanza en la población. (López, 2003, p. 2)

De acuerdo con ello, la inflación es “el crecimiento continuo y generalizado de los precios de los bienes y servicios y factores productivos de una economía a lo largo del tiempo” (Díaz, 2011, p.1). La inflación evidencia la reducción del poder adquisitivo de bienes y servicios de la población, como causa de la economía informal refiere al aumentar los precios y disminuir el poder adquisitivo las personas busca otros mecanismos de ingreso para acceder a los productos, bienes y servicios para satisfacer sus necesidades.

Existen otras características importantes, ya que el ritmo de crecimiento poblacional ha ido disminuyendo, sin embargo lo que sí ha aumentado es el embarazo precoz en adolescentes por varios factores en primer lugar la escases de pastillas y preservativos, desinformación en educación sexual, entre otros.

## 2.4 Políticas Públicas y Economía Informal

Las Políticas Públicas son parte de la labor que debe cumplir el Estado dentro de la sociedad, asumiendo diversas responsabilidades directamente vinculadas con su propia naturaleza. Dicha naturaleza se avizora cuando se intenta definirlo y, desde luego, establecer los elementos configurativos de su concepto. Cabe destacar que la relación entre el Estado y la economía informal, corresponde de manera directa al papel del ente estatal como planificador y regulador en materia económica de la sociedad.

De igual forma, el Estado promueve el derecho de los ciudadanos, dispone garantías para la satisfacción de las necesidades de la población, emergen un conjunto de Políticas Públicas de modo de garantizar la calidad de vida a sus habitantes. En efecto, Méndez, (1992) define las Políticas Públicas como:

Son un enfoque macro donde emergen los contenidos en los aspectos económicos, político, social, cultural, ecológico, y donde existe la seguridad y la defensa. Las políticas públicas son las respuestas que el Estado puede dar a las demandas de la sociedad, en forma de normas, instituciones, prestaciones, bienes públicos o servicios. En este sentido, está ligado directamente a la actividad del Estado en tanto ejecutor, es decir, aludiendo a la Administración del Estado, centralizada o descentralizada. Involucra una toma de decisiones y previamente un proceso de análisis y de valorización de dichas necesidades. (Méndez,1992, p.36)

A partir de un proceso de análisis de las necesidades de la población, surgen las respuestas por parte del Estado en aspecto económico, político, social y cultural.

Entonces, el desarrollo de las Políticas Públicas está orientado a la reducción de las desigualdades y la exclusión social, pues estas buscan mejorar la calidad de vida y propiciar el bienestar social de la población, respondiendo a la satisfacción de necesidades en las diferentes esferas como salud, vivienda, transporte, alimentación, seguridad, entre otros.

En el caso venezolano, a partir de la elección de Hugo Chávez en 1998, cambia el proceso político venezolano con la Constitución aprobada en 1999.

Se impulsa en este periodo presidencial nuevas tendencias organizativas en el ámbito económico denominado “economía social”, aunque el término empleado en la CRBV (1999) fue el de “economía popular”. En el cual se lee expresamente lo siguiente:

Artículo 118. El Estado promoverá y protegerá las asociaciones solidarias, corporaciones y cooperativas, en todas sus formas, incluyendo las de carácter financiero, las cajas de ahorro, microempresas, empresas comunitarias y demás formas asociativas destinadas a mejorar la economía popular (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, 1999, p.18).

También cabe destacar el artículo 308 de la carta magna Capítulo I “Del régimen socioeconómico y la función del Estado en la Economía, del Título VI, “Del Sistema Socioeconómico” el cual establece que:

El Estado protegerá y promoverá la pequeña y mediana industria, las cooperativas, las cajas de ahorro, así como también la empresa familiar, la microempresa y cualquier otra forma de asociación comunitaria para el trabajo, el ahorro y el consumo, bajo régimen de propiedad colectiva, con el fin de fortalecer el desarrollo económico del país, sustentándolo en la iniciativa popular. Se asegurará la capacitación, la asistencia técnica y el financiamiento oportuno (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, 1999, p.43).

Se considera, entonces que el Estado privilegia a las organizaciones de tipo comunitario, asociaciones, microempresas, el cual entrega recursos

económicos (microcréditos) como parte de su política económica, y no integrar en la esfera económica formal. Asimismo, quedó estipulado en la “Ley de Microfinanzas” (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.164 del 22 de marzo de 2001) promover los microcréditos para el desarrollo de las actividades económicas, expresado en el preámbulo de dicha ley:

Crear, estimular, promover y desarrollar el sistema microfinanciero orientado a facilitar el acceso a los servicios financieros y no financieros, en forma rápida y oportuna, a las comunidades populares y autogestionarias, las empresas familiares, las personas naturales autoempleadas o desempleadas y cualesquiera otras formas de asociación comunitaria para el trabajo, que desarrollen o tengan iniciativas para desarrollar una actividad económica, a objeto de integrarlas en las dinámicas económicas y sociales del país.(Ley de Microfinanzas, 2001, p.2)

Como queda ejemplificado anteriormente, según la CRBV (1999) y la Ley de Microfinanzas, el Estado promueve la economía popular como una vía alternativa, basada en la producción de forma asociativa y autogestionaria, que además empodera a la población más excluida, en la cual se garantiza la inversión de recursos a las formas de asociación para la satisfacción de necesidades. En efecto, surgieron otras formas participación e inclusión de la población en los lineamientos en el Plan de Desarrollo Económico de la Nación 2001-2007, como las misiones sociales en 2003, según la revista ILDIS (2006, p.9)son una iniciativa del gobierno nacional a fin de atender en forma prioritaria a los sectores populares del país en áreas donde existieran altos déficit de atención de la política social.

En correspondencia, algunas de las misiones son: sector educación; Misión Robinson I y II (alfabetización y estudios primarios), Misión Ribas (educación media completa), Misión Sucre (educación universitaria), sector salud; Misión

Barrio Adentro I y II (atención integral de salud), Misión Milagros (Intervención en centro de salud cubanos), sector alimentación; Misión Mercal (acceso de alimentos), Misión casas de alimentación (desnutrición en niños), sector vivienda y hábitat; misión vivienda (acceso a viviendas), Misión Zamora (regulación de tierras), sector indígena; Misión Guaicaipuro (territorios indígenas), Sector soberanía; Misión Identidad (plan de cedula), Sector económico; Misión vuelvan Caras (capacitación en labores productivas con formación en desarrollo económico y cooperativismo).

Sobre la denominada Misión Vuelvan Caras (18 de Enero de 2004), medida en contra el desempleo, que garantizaba la inclusión social y proyectos comunitarios. Transformación del modelo económico actual, incorporación de la mano de obra, del trabajo, de grandes masas que hoy están desempleadas.

Por lo que, Guerre, (2007), expresa que:

Haciendo cálculos conservadores, y asumiendo que dicho programa llegaba a cubrir apenas a 25% de los desempleados y que el tiempo de permanencia en el programa no excede de 6 meses, el costo del programa llegaba a 4,1 billones de bolívares, casi el doble del gasto público en salud de Venezuela. Según Rodríguez, un principio básico del diseño de política económica que cuando se busca incentivar una actividad, se le subsidia, y cuando se busca desincentivarla, se le grava, por lo que el efecto esperado de introducir un subsidio al desempleo es el de reducir los beneficios de buscar empleo y desincentivar la búsqueda de empleo. (Guerre, 2007, p.74).

Esta misión surge como un plan de capacitación laboral, que buscaba combatir la pobreza y el desempleo a través de la incorporación a las personas a actividades productivas con la creación de cooperativas, y microempresas y otras formas de cooperación comunitaria, y crean el Ministerio de Economía Popular con el objetivo de dar financiamiento a las cooperativas. De acuerdo a lo

planteado hasta ahora, la economía popular responde a la pauta ideológica que limitaba su impacto, debido a que se debe desarrollar una actividad económica solidaria, sin fines especulativos y respetuosa del ambiente, sus relaciones internas serán basadas en la justicia, la democracia y la participación, la economía popular va de la mano con la producción, reconociendo que la economía de Venezuela se centra en la exportación de petróleo, pero en los últimos años la caída del precio del petróleo se ha acentuado, así como la importación de gran cantidad de productos manufacturados, de alimentos, entre otros. En los supermercados, donde cada vez hay menos productos básicos a precio regulado debido a que están destinados a los Comités Locales de Abastecimiento y Producción (CLAP) son la solución que ideó el gobierno de Venezuela desde el 2016 para combatir la escasez de alimentos, las bolsas y cajas CLAP suponen la entrega de alimentos a domicilio a un precio estándar, todos estos productos son importados de México, Colombia, Brasil, Panamá, entre otros países de Latinoamérica.

Actualmente, las políticas públicas en materia económica, van a estar enmarcadas en el Plan de Patria, Segundo Plan socialista de Desarrollo Económico y Social de la nación, 2013-2019<sup>6</sup>. El cual fue presentado en 11 de junio del 2012, cuenta con cinco objetivos históricos.

---

<sup>6</sup>Plan de Patria, Segundo Plan socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación, 2013-2019. Publicado el 28 de septiembre de 2013.

**Figura 4: Objetivos históricos del Plan de Patria, Segundo Plan socialista de Desarrollo Económico y Social de la nación, 2013-2019**



Nota: Elaboración propia (2017).

De esta manera, cabe destacar Gran Objetivo Histórico N° II. Continuar construyendo el socialismo bolivariano del siglo XXI, en Venezuela, como alternativa al sistema destructivo y salvaje del capitalismo y con ello asegurar "la mayor suma de felicidad posible, la mayor suma de seguridad social y la mayor suma de estabilidad política" para nuestro pueblo. Asimismo expresa el Objetivo Nacional "Propulsar la transformación del sistema económico, en función de la transición al socialismo bolivariano, trascendiendo el modelo rentista petrolero capitalista hacia el modelo económico productivo socialista, basado en el desarrollo de las fuerzas productivas". Propone:

2.2.9. Continuar combatiendo la desigualdad a través de la erradicación de la pobreza extrema y disminución de la pobreza general, hacia su total eliminación.

2.2.9.1. Erradicar la pobreza extrema.

2.2.9.2. Reducir la pobreza general a menos del 15% de los hogares y erradicar la pobreza extrema, potenciando el desarrollo y expansión del alcance territorial de las misiones, grandes misiones y micromisiones que garanticen al pueblo las condiciones para el goce y ejercicio de todos los derechos económicos, sociales y culturales.

2.2.9.3. Reducir las condiciones de vulnerabilidad social a través del desarrollo y consolidación de las Misiones, Grandes Misiones, tales como la Gran Misión en Amor Mayor, Misión Madres del Barrio, Misión Hijos e Hijas de Venezuela, Misión Alimentación, de Venezuela, Gran Misión Saber y Trabajo, Gran Misión Vivienda Venezuela, Jóvenes de la Patria, AgroVenezuela, Barrio Adentro I y II; así como las micromisiones y otros programas sociales, que permitan la máxima protección a familias venezolanas conformadas por personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños, niñas y adolescentes o con discapacidad.

2.2.9.4. Impulsar la corresponsabilidad del Poder Popular en la lucha por la erradicación de la pobreza en todas sus manifestaciones. (Plan de la patria, 2013-2019, p.56).

Dicho de esta forma, los objetivos del Plan de la Patria relacionan la informalidad con personas que se encuentran en condiciones de vulnerabilidad social, pues, en periodos de crisis económicas existe un mayor índice en las tasas de pobreza, así como personas económicamente activas que no son incorporadas al sector formal de la economía, y dan como respuesta a esta realidad la consolidación de las Misiones, Grandes Misiones y otros programas sociales, que permitan la máxima protección a familias.

La economía social se desarrolla por medio de la creación de cooperativas y asociaciones que generen bienes y servicios para las comunidades, organizaciones de forma autogestionaria, atacando factores como el desempleo. Pero esta no responde de manera positiva al crecimiento económico, más bien la crisis económica, política y social ha generado un mayor índice de personas que se unen a la informalidad para satisfacer sus necesidades básicas, como lo confirma Brito (2017) “la caída de la producción nacional y las limitadas

importaciones, unido a la drástica reducción de la económica privada que ha llevado al cierre de empresas o reducción de las actividades productivas, comerciales o de servicios, y pérdida de empleos” (p.1)

De igual manera, el gobierno en pro de impulsar actividades autogestionarias, crea el Ministerio del Poder Popular para las Comunas y los Movimientos Sociales (MPCyMS)<sup>7</sup>, nace a través de la fusión de los Ministerios del Poder Popular para la Economía Comunal y para la Participación y Protección Social, según lo establecido en el Decreto N° 6.626, la misma tiene como misión atención inmediata y directa al afectado o grupo social vulnerable en situación de pobreza extrema o máxima exclusión social sino también al contexto social que rodea a la población afectada o vulnerable en posible riesgo.

En la actualidad, las medidas económicas de aumento de sueldo mínimo dictadas por el Presidente Nicolás Maduro, han traído como consecuencia la aceleración de la inflación, menor poder adquisitivo y desempleo, así lo explica los especialistas en materia económica. El secretario de la Confederación de Trabajadores de Venezuela José Torres, publicado en el portal web Finanzas digital (2017, p.1.) Afirmando que “el ingreso mínimo mensual a 250 mil 531 bolívares a partir del 1° de julio se traducirá en mayor inflación y desempleo, toda vez que no cubre ni un tercio del costo de la canasta básica alimentaria”.

En efecto, dado a la situación del país las pequeñas y medianas empresas se ven en la obligación de despedir a los trabajadores, porque no pueden cubrir el

---

<sup>7</sup>Ministerio del Poder Popular para las Comunas y los Movimientos Sociales [www.mpcomunas.gob.ve/](http://www.mpcomunas.gob.ve/)

suelo de todos los empleados. Quizás para algunos externos de la situación socio económica y observando las políticas implementadas por el gobierno, pueden opinar que existen múltiples promociones para elevar la producción, integrando diferentes sectores de la población venezolana y organizaciones comunitarias en la misma, sin embargo, el sector informal crece, para algunos se convierte en práctica desigual para el sector formal, ya que el informal no tributa al Estado.

### **2.5 Un modo de vida: Economía Informal**

Las características del “modo de vida” según (Méndez, 2003, p.168) plantea que “el modo de vida es la actividad vital del ser humano, la manera o forma que vive una persona o grupo de personas incluyendo sus modos de producciones, las relaciones personales, el consumo, forma de vestir, entre otros”.

El modo de vida refleja las actitudes, los valores y la visión que tiene el individuo del mundo, así como de las relaciones económicas, sociales, políticas y espirituales que imperan en una sociedad, es el resultado de una interdependencia entre todos y cada uno de los aspectos y fenómenos de la vida social.

Otra definición, es:

“El modo de vida siempre es colectivo. Podemos definirlo como el conjunto de actividades mediante las cuales el grupo que la práctica asegura su existencia: la pesca, la caza, la recolección, la agricultura sedentaria y la vida pastoril son diferentes modos de vida o se integran a otros modos de vida complejos (Derruau (1998, p.256).

El concepto de Derruau (1998), es pertinente ya que en esta investigación se estudió un grupo de personas que practican la economía informal, del cual hizo un modo de vida. Ahora bien, lo que es distinguible y diferenciable en una formación socioeconómica que genera un modo de vida, son ciertamente

características, costumbres, comportamientos, etc., propios de grupos, clases sociales, regiones geográficas, etc., manera típica de ser de los pueblos que refieren a géneros y estilos de vida. El autor, Piai (2008) explica todo lo que va arraigado al concepto de modo de vida:

En tanto los distintos componentes del modo de vida, comprenden no solo el consumo de bienes materiales y espirituales, sino también el aspecto social: la satisfacción con el trabajo, las relaciones mutuas de las personas en el proceso de producción, en la vida, en la familia, la actitud hacia la sociedad, hacia la patria; los ideales de la vida y los métodos que para conseguirlos eligen los miembros de la sociedad en cuestión. Aquí van incluidos los derechos y las obligaciones socioeconómicas de los miembros de la sociedad, los valores políticos y espirituales, los sentimientos y disposición de ánimo social, las costumbres, las tradiciones, las normas de convivencias, la moral y la cultura social. (Piaj, 2008, p.41)

Entonces podemos decir que el modo de vida resulta ser la expresión concreta de la dinámica social o el resultado de una determinada forma de organización social.

El autor, Córdova,(1986) explica la consideración más importante planteada anteriormente por Maurice y Delomenie(1976), en relación con la investigación sociológica se refiere al Modo de vida tomado en sus determinaciones sociales:

En los distintos dominios de la vida cotidiana hay que hacer relevante lo que vincula e interconecta, lo cual da idea de una cierta totalidad. La herramienta principal de su análisis lo constituirá la noción de trabajo, es decir, la situación de trabajo condiciona no solo el nivel de vida, sino también el modo de vida. Los autores rechazan la visión funcionalista de análisis en términos de variables opuestas: vida de trabajo/ vida fuera del trabajo, producción/consumo, condiciones de trabajo/ condiciones de vida, industria/ciudad. En perspectiva, el modo de vida lejos de explicar la realidad social aparece como una suerte del conjunto de las relaciones sociales. (Córdova. 1986, p.49)

De esta forma la construcción de mercados laborales, de formas de trabajo y de sujetos como trabajadores se va produciendo en relación a la constitución de

ideas en torno al modo de producción y reproducción del capital. Los mercados son quizá lugares que muestren aspectos muy específicos de la cultura, la convivencia de los grupos sociales y el intercambio de bienes y consumo.

Todo está interconectado, las situaciones que preceden en lo laboral influyen de manera directa o indirecta en lo individual y en el entorno de la persona, no solo en cuanto a las condiciones económicas, sino en el desarrollo de sus condiciones de vida.

A la vez, los grupos se reconocen como sujetos trabajadores, el modo de acceso a los recursos como un "Modo de Vida". No sólo porque además de generar relaciones y dedicarse a la venta pasan tiempo entre ellos charlando, compartiendo, un descanso entre jornadas, otras venden y conviven con su grupo familiar (madre, padre, hijos) en los trenes vendiendo, o dedicando tiempo a actividades que para ellos no forman parte de la venta en sí, pero que la posibilitan.

El autor, Córdova. (1986) reseña los elementos que definen las diferentes determinantes específicas del Modo de Vida, según Maurice y Delomenie (1976), le da gran importancia al proceso de crecimiento urbano y de diferenciación social. De esta forma, define al modo de vida como:

Por modo de vida se entienden las formas de vitalidad cotidiana de los individuos y grupos sociales que caracterizan las peculiaridades de sus contactos y comportamientos en las esferas de trabajo diarios, la vida sociopolítica y tiempo libre; se trata de las formas asentadas, típicas para un régimen históricamente concreto y que a la vez refleja su especificidad. (Córdova, 1986, p.66)

En cuanto a los elementos característicos del Modo de vida de los individuos y grupos sociales debería de estudiarse el comportamiento en lo laboral, la vida social, lo cultural y el tiempo libre. Se plantea que:

El individuo esta siempre determinado por la estructura social; pero esta determinación crea efectos que están en relación diferente con el sistema de la personalidad que se desarrolla en función de las necesidades sociales concretas, ella puede ser sostenida y reforzada por el sistema social dado o puede, ser, al contrario, reprimida y deformada por su acción. (Córdova, 1986, p.92)

El sistema debe adecuarse a los nuevos cambios y transiciones, vivimos en una sociedad cambiante el Estado debe crear mecanismos que regulen la informalidad, pudiendo esta ser de una u otra forma controlada, asumiendo la buhonería como un Modo de Vida arraigado a la realidad del venezolano, la cual garantiza a muchas personas el sustento diario, convirtiéndose esta en parte de la cultura.

El autor Chombart (como se citó en Córdova, 1986), en su libro Cultura y Poder, propone una caracterización de la problemática de la cultura dentro de una concepción general de la transformación social.

La cultura es un producto de la sociedad que engloba el conjunto de los conocimientos, la lengua codificada, los modelos de las prácticas, los sistemas de representaciones y de valores, los símbolos, los mitos que se imponen al individuo. Por otra parte cada grupo cada sociedad, la cultura corresponde a un movimiento creador en todos los dominios de la vida social. Ella es vivida en las prácticas de trabajo, en las relaciones sociales, en la utilización del tiempo libre, en la vida residencial, en la elaboración de los sistemas de representaciones y valores, en las aspiraciones y los proyectos, en la acción (Córdova, 1986, p.95)

La cultura nace como fuente de la acción de los diferentes cambios de la vida social, que lleva intrínseco lo ideológico de los distintos grupos sociales. Es decir, la cultura no puede verse aislada de los procesos de reproducción social, es

“la ideología operaria como un aspecto codificado de la cultura, utilizando y manejando los resortes de una cierta identidad que se expresa en la vida cotidiana de los grupos sociales” (Córdova, 1986, p. 95).

Es evidente que la cultura tiene ideología y ésta no puede ser otra que progresista, no debe solo mirar al pasado, y es que la cultura es la encargada de elaborar y reproducir las identidades individuales y colectivas. En otro sentido, el siguiente autor explica la perspectiva del cambio:

La cual puede apoyarse en los elementos creadores e innovadores de la cultura, e incluso en una cierta tradicionalidad movilizadora, para generar una ideología de cambio que sirva de pivote a los movimientos sociales de contestación, a los grupos sociales revolucionarios y de atracción para sectores de otras clases y grupos sociales.(Córdova, 1986, p.95)

Se plantea la cultura como la base o el apoyo hacia el surgimiento de las nuevas formas de organización social. Para la actual investigación, es válida la consolidación de la organización informal del trabajo, la cual se debería de reconocer como un nuevo actor social, aparece como expresión de pobreza y como estrategia de sobrevivencia, ante un país con una economía inestable de mercado.

Por lo que, se puede deducir que las prácticas asociadas al trabajo y el trabajo visto como práctica, es una de las piezas fundamentales para comprender la realidad social.

El trabajo humano se encuentra en la base de la constitución misma de la sociedad y del hombre. Las diferentes mutaciones que él ha sufrido en el proceso histórico, revelan la capacidad del hombre para transformar la naturaleza y sus propias relaciones sociales a través del trabajo humano (implica medios técnicos, organización y división del trabajo). (Córdova, 1986, p. 100)

Se podría decir que el trabajo es de suma importancia para comprender el problema de los modos de vida. Las categorías que giran en torno a la conceptualización del trabajo dan a conocer un abanico de características implicadas al trabajo.

La naturaleza del trabajo, su remuneración, su duración, implicaciones físicas e intelectuales, las relaciones personales que se establecen en el proceso mismo del trabajo y en los tiempos libres, las articulaciones con una cierta estructura de poder que jerarquiza y funcionaliza el trabajo, las relaciones instrumentales de la actividad, etc., etc., generan a su alrededor, vertical y horizontalmente, un conjunto de prácticas que son decisivas en la vida de los individuos. Sobre todo, prácticas que tienen que ver con las determinaciones económicas y psicológicas del trabajo y que guardan estrecha relación con los modos de vida. (Córdova, 1986, p.101)

Todo lo que implique la situación del trabajo actúa como indicador de la posición social, de satisfacción de necesidades, del nivel de vida, el estilo de vida, etc. El entorno social del trabajo es sumamente importante e influyente:

El entorno social de un sujeto está formado por sus condiciones de vida y de trabajo, los estudios que ha cursado, su nivel de ingresos y la comunidad de la que forma parte... Es el conjunto de circunstancias y condiciones laborales, familiares, educativas o económicas que rodean a toda persona. Es decir, es la cultura en la que ese hombre o mujer ha crecido y se ha educado. (Porto y Merino, 2009, p.44).

Entonces estamos hablando del lugar donde los individuos se desarrollan en determinadas condiciones de vida, de trabajo, nivel de ingresos, nivel educativo y está determinado o relacionado a los grupos a los que pertenece. Las prácticas asociadas al trabajo dan una idea de la vida social y de la orientación del individuo.

### **2.5.1 Caracterización del buhonerismo un modo de vida en Venezuela**

El autor Zanoni (2005) realizó un estudio exploratorio acerca de los buhoneros en la ciudad de Caracas, donde especifica una tipología de la población que ejerce la economía informal según su dinámica y origen, él explica que:

Una persona que pertenezca al excedente de oferta de trabajo que la deprimida economía nacional no puede absorber como trabajador asalariado formal (porque perdió su empleo formal o porque ingresa al mercado de trabajado por primera vez)) tiene tres opciones: 1) engrosar las filas de desempleados, 2) autoemplearse (emprendiendo negocios en el sector formal o en actividades informales), o 3) trabajar como empleado de unidades empresariales informales ya constituidas que demandan fuerza de trabajo. (Zanoni, 2005, p. 32)

De esta tipología dentro de la economía informal destacaremos a las personas que emprenden dentro de la economía informal definidos según el autor como auto-empleados:

Algunos de estos informales auto-empleados tendrán características de empresarios innovadores, capaces de dar respuestas eficientes a los cambios en la demanda, a las variaciones de los precios... algunos tendrá un perfil de potenciales empresarios.... Sin embargo, muchos de ellos desarrollan su actividad principalmente como estrategia de subsistencia y mantienen sus perspectivas de reincorporación al mercado de trabajo como asalariados.(Zanoni, 2005, p.33)

Estas personas han decidido convertirse en su propio jefe, es decir, cobran por lo que trabaja, ni más ni menos, los comerciantes creen tener el derecho a trabajar en la calle y que ese derecho al trabajo les da la oportunidad de ser auto-empleado en el sector comercial informal, Zanoni (2005) explica que:

El trabajador informal se auto-emplea asume riesgos de empresarios... de esta forma el trabajador informal (aquél que decide emprender su propio negocio como alternativa para la generación de ingresos) es, en términos generales, más vulnerable a los riesgos inherentes de hacer negocios, y en consecuencia tiene un horizonte de estabilidad menos predecible y más riesgoso que el del trabajador formal. Y es que el trabajador informal asume el riesgo de ser empresario. (Zanoni 2005, p.36)

Esta es una caracterización de los trabajadores informales que permite entender la vulnerabilidad en la que se encuentra este sector, el cual tiende a relacionarse directamente con la pobreza y con la desprotección de la seguridad social, que pone trabas para la protección de esta población que no cuenta con los requisitos ni la experiencia para ocupar puestos de trabajos en la economía formal. Además, esta situación se trata no solo de adultos, sino de niños y adolescentes dedicados también a la venta de sus productos. “El comercio informal es tan solo la punta de los que puede considerarse un inmenso iceberg que representa el universo de actividades que conforman el sector informal” (Zanoni, 2005, p. 41)

Dentro del comercio informal tenemos las amas de casa así como también, las personas que teniendo empleos formales comercializan productos de venta por catálogos, dulces, productos textiles, a sus círculos cercanos y allegados; están los que montan sus tarantines en los bulevares, salidas del Metro y puntos atractivos para la población, hasta barberos, costureras, zapateros que se las ingenian para subsistir ofreciendo servicios en las calles; están los comerciantes que utilizan los medios de transporte público como autobuses y ahora más reciente los trenes y andenes del Metro de Caracas y del IFE (Ferrocarril de los Valles del Tuy), ofreciendo al público diversos productos a precios en su mayoría a menor costo que en el mercado formal y con un discurso jocoso, coloquial, bien aprendido, el cual atrae a quienes transitan en los transportes públicos; todo esto es solo por nombrar algunas de las nuevas prácticas de economía informal que emergen en nuestro día a día.

A muchas de las personas que transitan diariamente en el Ferrocarril seguramente se les hará familiar el saludo que identifica a todos a los buhoneros *“Una Venezuela linda que me de las buenas tardes ¡Buenas tardes Venezuela! Recapacita, mira... que te traigo algo nuevo, algo rico y sabroso: un amortigua tripa (Pepitos), con una que te ayuda a relajarte en el baño de tu casa (uvas pasas), o la chica más dulce, sabrosa y cariñosa que tu esposa (Chupeta). Para que le llesves a tus chamos, al novio, la novia y a la esposa”*. Seguidamente pasa un niño que no pasa de los 10 años *“Una Venezuela activa y educada que me regale las buenas tardes”*, quien venía ofreciendo caramelos *“Uno en 50 bs, tres por 100bs, quien se anima”*, cinco minutos después para una joven con un termo de café *“traigo cafecito en 100bs, hasta tu asiento, pa'l frio, quien dice yo...”*

Café, chocolate caliente, periódicos, chucherías de cualquier tipo, lápices, borras, depurativos naturales, ungüentos, afeitadoras, tomate, cebolla, hasta cebollín y cilantro son algunos de los productos que ofertan en los trenes de los Valles del Tuy.

El autor, explica que “la cultura es un producto de la sociedad que engloba el conjunto de conocimientos, la lengua codificada, los modelos de las prácticas, los sistemas de representaciones y de valores, los símbolos, los mitos que pone el individuo”. Chombart (1975) (como se citó en Córdova, 1986).

La cultura emerge como el componente de la acción práctica del sujeto, cada grupo, en cada sociedad, la cultura corresponde a un movimiento creador en todos los dominios de la vida social. La cultura viene dada por ciertas características de la sociedad e integra los procesos ideológicos de los grupos

sociales, claro está que estos pueden ser transformados o adaptados por nuevos modelos observando lo cambiante y dinámica de la realidad. La cultura es producto de la vida social.

En síntesis, este capítulo presentó el basamento teórico de la economía informal. En efecto, la población inmersa en la buhonería, es un sector vulnerable de la población, no es que solo se encuentra desprotegida por parte del estado, sino que está inmerso en un cumulo de otros problemas como la pobreza, el desempleo.

Según las cifras presentadas por el INE y conclusiones de importantes estudios como ENCOVI, la economía informal ha tenido un incremento en sus en los últimos años. La manifestación más concreta de la economía informal es el buhonerismo. Cada día hay más personas que ocupan más calles, aceras, plazas, autopistas, el Metro de Caracas y el Ferrocarril para su actividad comercial.

Hoy en día la realidad de Venezuela es otra, innovar en materia de investigación acerca de las situaciones que presentan los individuos.

Para entender la realidad de estos grupos sociales, es necesario conocer su modo de vida, comprender la actividad productiva, la familia, el lenguaje, y su relación con el contexto en que la personas se desenvuelve.

Este apartado se dio un esbozo en cuanto a la fundamentación teórica para analizar la práctica de la cotidianidad de los buhoneros que hacen vida en el Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy, lo que permitió dar respuesta a los objetivos de la investigación.

### **III. ASPECTOS METODOLÓGICOS**

Este apartado contiene, los pasos a seguir para la consecución del objetivo de la investigación. En el cual se expone el tipo de investigación, el enfoque de la investigación, los sujetos de la investigación, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, las categorías de análisis y la codificación y tabulación de los datos. En el cual se explica detalladamente como fue recolectada y procesada la información.

#### **3.1 Tipo de Investigación: acercándonos a la realidad**

Es el enfoque cualitativo en esta investigación, permitió conocer la dinámica social del entorno donde se mueve el individuo a ser estudiado. Por lo que, los autores, Hernández, Sampieri, Fernández, y Baptista (2006) exponen que “cada tipo y diseño de investigación posee sus características, la decisión sobre qué clase de investigación y diseño específico hemos de seleccionar depende del planteamiento del problema, el alcance de estudio” (p.159). Es decir, el tipo de investigación consiste en la selección del modo por el cual se va interpretar la realidad.

Por lo tanto, esta investigación emplearon estrategias de la “Metodología cualitativa” que se trata de un:

Estudio de un todo integrado que forma o constituye una unidad de análisis y que hace que algo sea lo que es: una persona, una entidad étnica, social empresarial, un producto determinado etc... Trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades, su estructura dinámica, aquella que da razón plena de su comportamiento y manifestaciones. De aquí que lo cualitativo (que es el todo integrado) no se opone a lo cuantitativo (que es solo un aspecto) si no que lo

implica e integra, especialmente donde sea importante. (Martínez, 1999, p.8)

Bajo el enfoque cualitativo, las investigadoras recolectaron y analizaron información a partir de los datos obtenidos en los acercamientos a los sujetos de estudio dentro de su campo de acción, es decir, el Sistema Ferroviario. El enfoque cualitativo, permitió una comprensión empática de las experiencias de vida de las personas, en relación a un determinado fenómeno o problema de estudio. Así que, “los investigadores cualitativos estudian la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar, los fenómenos de acuerdo a los significados que tienen para las personas implicadas” (Rodríguez, 1996, p. 32).

Para adentrarnos en esta realidad la información se generó desde el contexto del sujeto que es el Sistema Ferroviario Central Ezequiel Zamora, Caracas- Cúa. Inaugurado el 15 de Octubre del año 2006, por el Presidente Hugo Chávez, con el fin de vincular la Capital, con los Valles del Tuy.

Este Sistema Ferroviario<sup>8</sup>, está compuesto por cuatro estaciones: Caracas (Libertador Simón Bolívar), que conecta con la estación la Rinconada de la línea 3 del Metro de Caracas, Charallave Norte (Generalísimo Francisco de Miranda), Charallave Sur (Don Simón Rodríguez) y la estación de Cúa (General Ezequiel Zamora).

---

<sup>8</sup>Fuente: <http://www.ife.gob.ve/>. Consultado el 5 de Octubre del 2016.



Fuente: <http://www.ife.gob.ve/>.

Existe constante afluencia de personas, específicamente de lunes a viernes a horas muy temprana de la mañana (aun cuando el tren no ha abierto sus puertas ya hay personas esperando en las afueras para poder acceder al mismo), así como luego de las 4pm cuando las personas van saliendo de sus trabajos.

De las cuatros estaciones se seleccionó la estación Charallave Sur “Don Simón Rodríguez” para recaudar la información ya que posee las siguientes características:

1. Ubicación geográfica, en el centro de la Ciudad de Charallave. (Donde se encuentra uno de los terminales más concurridos).
2. Es la estación con más afluencia de usuarios. Diariamente circulan por esta estación más de 20.000 usuarios. (Información aproximada, suministrada por personal operativo del IFE)
3. En esta estación se ubica la mayor parte de la población que ejerce la economía informal.
4. Los buhoneros se organizan en esta estación para distribuirse en el tren a vender.

De esta forma, encontrar una realidad dinámica por lo que fue necesario establecer un enfoque y postura para conocer un mundo extremadamente valioso.

### **3.1.1 Enfoque de la Investigación**

El estudio se realizó bajo el enfoque etnográfico como descripción de los sujetos que practican la economía informal en el Sistema Ferroviario, Eje central

Caracas-Cúa desde este contexto, se comprendió al detalle lo que hacen, dicen y piensan.

Asimismo la investigación etnográfica es definida como:

Enfoque de investigación por el que se aprende el modo de vida de una unidad social concreta, pudiendo ser esta una familia, una clase, un claustro de profesores o una escuela. Se interesa por lo que la gente hace, cómo se comporta, como interactúa. (Rodríguez, Gómez y otros, 1999, p.25)

Se propone descubrir sus creencias, valores, perspectivas, motivaciones y el modo en que todo eso se desarrolla con el tiempo

Este enfoque trata de presentar episodios que son porciones de vida documentados con un lenguaje natural y que representan lo más fielmente posible cómo siente la gente, qué sabe, cómo lo conoce y cuáles son sus creencias, percepciones y modos de ver y entender (Guba, 1978. p. 3).

La información fue recaudada de forma directa de los sujetos que intervienen en el estudio de investigación, los buhoneros que ejercen la economía informal, dentro del transporte masivo.

Así mismo la investigación etnográfica "trata no solo de registrar eventos y conductas, sino de comprender e interpretar su significado, la intención que los actores dan a sus acciones... se basan en diferentes variantes de observación participante, en el uso de entrevistas, diario de campo, de autobiografías... grabaciones y videos." (Corenstein, 1987, p.30).

Se puede afirmar que desde este enfoque de investigación, se buscó definir los fenómenos sociales desde adentro, es decir, desde el punto de vista de los participantes. Así como comprender la cultura que rodea al buhonero ambulante

dentro de las instalaciones del ferrocarril, esto implicó observar desde el estado natural donde ocurren los acontecimientos. Se tuvo una visión holística que recoge la visión global, ya que en este contexto influyen varios actores: (Buhoneros, usuarios y funcionarios públicos). Con distintas estrategias se permitió hacer el análisis de las dimensiones que expondrán a posterior.

Es importante destacar, que para dar respuesta a los objetivos planteados y enriquecer el proceso de investigación se usaron además instrumentos de tipo cuantitativos, por lo que se hizo una triangulación metodológica para la recolección de datos. Definido como triangulación metodológica “consiste en la combinación de varios métodos de recogida y análisis de datos para acercarse a la realidad investigada” (Navarro, Pasadas y Ruiz, s/f, p.2).

Asimismo, la autora Arias (2000) explica:

La triangulación es la combinación de dos o más recolecciones de datos, con similares aproximaciones en el mismo estudio medir unas mismas variables. El uso de dos o más medidas cuantitativas del mismo fenómeno en un estudio... la inclusión de dos o más aproximaciones cualitativas como la observación y la entrevista dentro de métodos. Los datos observacionales y los datos de la entrevista se codifican y se analizan separadamente, y luego se comparan, con una manera de validar los hallazgos. (Arias, 2000, p.6).

En efecto, en una investigación donde se buscó evidenciar la práctica de la economía informal en el Sistema Ferroviario, están inmersos varios actores que deben ser tomados en cuenta para validar los hallazgos y determinar el modo de vida, pues entran en el juego los buhoneros, los usuarios, el personal operativo y los funcionarios de seguridad. La triangulación metodológica de los cuestionarios, las entrevistas y las entrevistas a profundidad aportaron a esta investigación varias perspectivas de los sujetos de estudio (buhoneros).

Es importante aclarar, para dar respuesta a los objetivos planteados esta investigación se enmarcó bajo tres tipos de investigación exploratoria, documental y descriptiva.

Por lo que, se tomó en consideración lo siguiente “la investigación exploratoria se realiza cuando se conoce muy poco sobre un concepto, constructo, o materia. Las investigaciones exploratorias son de gran utilidad cuando se intenta investigar un fenómeno del cual se conoce muy poco”. (Fernández, V. 2009, p. 23). En efecto, es de tipo exploratoria ya que es un problema poco estudiado en la región, y se ven implicadas miles de personas que usan el medio de transporte masivo.

Asimismo, “la investigación documental es un procedimiento científico, un proceso sistemático de indagación, recolección, organización, análisis e interpretación de información o datos en torno a un determinado tema”. Alfonso (1995) (como se citó en Morales 2003). Es de tipo documental, debido a que se recolecta información de diferentes fuentes como: documentos impresos, digitales y audiovisuales.

Por último, las investigaciones descriptivas “buscan especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o las variables a las que se refiere. (Hernández y otros, 2006, p.80). Se enmarcó bajo este tipo de investigación a partir de la recolección de datos y análisis de los instrumentos utilizados, por lo que se pudo caracterizar el buhonero del Sistema ferroviario.

### 3.2 Sujetos de Investigación

La unidad de análisis a partir de los cuales se recolectaron los datos se dirigió a los sujetos que ejercen la economía informal en el Sistema ferroviario Ezequiel Zamora, Línea I: Caracas –Cúa.

Dado la dinámica de este estudio, se establecieron los siguientes criterios:

- Hombres y Mujeres (cabe destacar que también hay niños que ejercen la economía informal pero estos no serán abordados durante la investigación)
- Personas mayores de 18 años
- Residentes en Los Valles del Tuy
- Personas que accedan a dar la información. Participación de forma voluntaria.
- Tener como única o principal fuente de ingresos la economía informal.
- A partir de un año ejerciendo en el mercado informal

Al aplicar los criterios de selección esta población pasa a ser sujeto de estudio, la cual se fue determinando dependiendo de su característica, su actividad y su disponibilidad. Seguidamente presentamos como se fue eligiendo cada uno de ellos.

**Para los usuarios:**

- Cada 20 personas al pasar el torniquete de salida en la Estación Charallave Sur
- Días de la semana (lunes, miércoles, viernes, sábado y domingo) en tres turnos mañana, tarde y noche.

#### **Personal IFE**

- Personal del Sistema gerencia de planificación y control de riesgos
- El que toma decisiones: Gerente General

#### **Funcionario de seguridad**

- Funcionario de la Policía Nacional Bolivariana
- Perteneciente a la brigada de seguridad ferroviaria
- Voluntario para dar información.

En otro orden, la cualidad de la investigación no está centrada en la representatividad del número de personas sino en las cualidades y criterios que reúne los sujetos. Por tal motivo nuestras unidades de análisis (sujetos) se determinan por la saturación de las respuestas. Cuando la información se desarrolla repetitiva el entrevistador puede determinar el número de unidades a investigar.

### **3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de datos**

Para la consecución de los objetivos, resultó necesario determinar las técnicas que permitieron recolectar la información a los sujetos de estudio. Asimismo, es importante aclarar que todo estudio investigativo responde a la naturaleza del estudio, en el cual se registra los datos empíricos del fenómeno.

En la presente investigación se utilizaron las técnicas de revisión de documentos, la observación, la entrevista a profundidad y el análisis del discurso.

En efecto, la primera técnica que se utilizó fue la revisión de documentos, consiste en “detectar, consultar, y obtener bibliografía y otros materiales que sean útiles para el propósito del estudio, recopilar información relevante al problema de investigación” (Hernández y otros, 2010, p. 105). Este proceso fue necesario seleccionar documentos de fuentes primarias y secundarias para la construcción del marco teórico de esta investigación. Se hizo a través de la búsqueda de libros, tesis, artículos de periódicos, internet, estadísticas oficiales relacionadas con el tema de estudio.

En cuanto a la observación es “una técnica que consiste en visualizar o captar mediante la vista, en forma sistemática, cualquier hecho fenómeno y situación que se produzca en la naturaleza o en la sociedad, en función de unos objetivos de investigación preestablecidos” (Arias, 2006, p. 69).

Mediante la observación, se pudo fijar la atención en la realidad de los sujetos a investigar, en este caso, los buhoneros del dentro del sistema ferroviario. Este proceso se hizo en principio, para reconocer el ambiente, mirar la dinámica de los buhoneros, sus medios, su organización, fue el primer paso para acercarnos a la realidad de estudio.

Cabe resaltar, que las investigadoras recorrieron las cuatro estaciones para poder ubicar en cual estación había más proliferación de buhoneros, mediante esta se reconoció en principio; que la “Estación Charallave Sur” contaba con los requisitos para ser el lugar del estudio. Se plantearon los siguientes objetivos:

- Observar la interacción entre los buhoneros- los usuarios, buhoneros - el personal de IFE y los buhoneros y los funcionarios de seguridad.
- Reconocer las estaciones para establecer el lugar del estudio.
- Reconocer la dinámica de los buhoneros.
- Organización de los buhoneros.

En concordancia para la observación se construyó una guía de observación o diario de campo lo que permitió registrar información de la realidad estudiada directamente desde el fenómeno a estudiar. Asimismo el instrumento del diario de campo, sirvió para registrar los propósitos de la observación anteriormente planteados. Cabe resaltar, además valió su uso como primer acercamiento a los buhoneros. Se hicieron un total de tres diario de campo con la finalidad de observar la interacción entre los buhoneros- los usuarios, buhoneros - el personal de IFE y los buhoneros y los funcionarios de seguridad, por lo que, el primero fue “Reconocimiento de las estaciones para establecer el lugar del estudio” (véase anexo N<sup>o</sup>1), segundo “Conocer la dinámica de los buhoneros en el Sistema Ferroviario Ezequiel Zamora, Caracas- Cúa” (véase anexo N<sup>o</sup>2) y tercero “La organización de los buhoneros” (véase anexo N<sup>o</sup>3) . El instrumento del diario de campo consta de dos partes, la descripción y el análisis. Cabe resaltar, que en este primer acercamiento se lograron hacer 4 entrevistas las cuales proporcionaron información relevante para el sustento de la investigación, así como reconocimiento del contexto y la problemática planteada (véase anexo N<sup>o</sup>4,5,6 y7).

Por consiguiente, la entrevista en profundidad la cual está definida como “una técnica basada en el dialogo o conversación cara a cara entre el entrevistador y el entrevistado, acerca de un tema previamente determinado de tal manera que el entrevistador pueda obtener la información requerida” (Arias, (2006, p. 73).

La misma se efectuó, a las personas que ejercen la economía informal dentro del Sistema Ferroviario. Se utilizó la entrevista a profundidad considerando el término planteado por Blasco y Otero (2008):

En la entrevista en profundidad la construcción de datos se va edificando poco a poco, es un proceso largo y continuo; por lo que la paciencia es un factor significativo que debemos rescatar durante cada encuentro. Las reuniones no deben rebasar las dos horas de duración para evitar el cansancio o la fatiga por parte del entrevistado; se aconseja ser frecuente, tener encuentros programados con un máximo de dos semanas de diferencia entre cada uno; las sesiones concluirán cuando se llegue al punto de saturación, momento en el cual las pláticas ya no aportan nada nuevo a la información que ya tenemos. (Blasco y Otero, 2008, p.14):

Específicamente para este estudio se aplicó entrevistas a profundidad a los vendedores informales en reiteradas oportunidades, diferentes horarios y días a la semana, con la realización de una guía de preguntas para obtener información y opiniones acerca del tema a tratar. Las interrogantes fueron de tipo abierta.

Para llevar a cabo las entrevistas a profundidad, el primer paso fue llegar al ambiente donde se encuentran los buhoneros, específicamente en el andén de Charallave Sur, dirección Caracas, donde se contactaron los sujetos de estudio. El instrumento utilizado fue la guía de entrevista.

Para los buhoneros se aplicó una guía de entrevista, la cual se diseñó con dos categorías claves (Economía informal y Modo de Vida). La guía de entrevista estuvo comprendida por 2 categorías, 14 subcategorías y 56 tópicos para guiar la investigación. Se tomaron en total 6 entrevistas a profundidad, las entrevistas

fueron 5 hombres y 1 mujer, las mismas fueron grabadas y transcritas sin obviar ni juzgar al entrevistado. (Véase anexo N<sup>a</sup> 9,10,11,12,13 y 14)

Se planteó básicamente un juego conversacional, entre los entrevistadores y los buhoneros, fue un diálogo, que dio confianza al entrevistado para relatar sus vivencias, experiencia dentro de la economía informal.

En correspondencia, al funcionario del Instituto de Ferrocarriles del Estado, se le aplicó una guía de entrevista contó con siete preguntas, en su totalidad abierta, ya que se quiso conocer las estrategias del IFE de acuerdo a la situación de los buhoneros. La entrevista se llevó a cabo en la Oficina de Planificación y Control de Riesgos, ubicada en la estación Charallave Norte. (Véase anexo N<sup>a</sup>15).

Con referencia, al funcionario de seguridad específicamente el cuerpo de seguridad de la Brigada Ferroviaria de la Policía Nacional Bolivariana, se aplicó una guía de entrevista estuvo compuesta por cuatro preguntas abiertas, mediante la cual quedó especificado el procedimiento policial en cuanto a los dispositivos de seguridad que implementan en el transporte masivo. En la entrevista se llevó a cabo en las instalaciones del Ferrocarril, específicamente en el puesto de control de la Estación Caracas. (Véase anexo N<sup>a</sup>16).

También se utilizó la técnica de la encuesta, Arias (2006) define “la encuesta como una técnica que pretende obtener información que suministra un grupo o muestra de sujetos acerca de si mismos, o en relación con un tema particular”. (p.72). Con el fin de conocer la perspectivas de los usuarios del Sistema Ferroviario en torno a la Economía Informal.

En efecto el instrumento fue el cuestionario para conocer las perspectivas de los usuarios. El Cuestionario, es definido como “el conjunto de ítems diferentes que pueden ser planteados de forma interrogativa, enunciativa, afirmativa o negativa con varias alternativas, con un formato determinado, un orden de preguntas y un contenido concreto sobre el tema que se quiere investigar” (Balestrini, 2000, p. 45).

Para el caso de esta investigación, se planteó la aplicación de un cuestionario a los usuarios para conocer la perspectiva de la buhonería dentro del medio de transporte masivo.

En tal sentido, el cuestionario constó de 13 preguntas cerradas y 2 preguntas abiertas para que los usuarios dieran su opinión de acuerdo a los temas planteados (véase anexo N°8). En este caso, la aplicación de cuestionarios fue para un total de 100 usuarios.

Sin embargo para fines de este estudio, el cuestionario fue aplicado a 20 personas por día de la semana (lunes, miércoles, viernes, sábado y domingo) en tres turnos mañana, tarde, noche, con el fin de conocer cuál es su perspectiva de los buhoneros dentro del Sistema Ferroviario.

Por otra parte, también se usó el análisis del discurso, se define como

El discurso se considera algo más que el lenguaje oral o escrito, se refiere a cómo se usa el lenguaje en la realidad de los contextos sociales. Esta revisión narrativa del Análisis del Discurso (AD), que emerge de las ciencias sociales aborda el lenguaje como un evento comunicativo dentro de un contexto social en donde se sitúan las interacciones humanas... permite entender las prácticas discursivas de las personas que se producen dentro de su vida social en las que el uso del lenguaje forma parte de las actividades en que ellas se desarrollan. (Urra, Muñoz y Peña, 2013, p.50-51)

El uso de esta técnica, fue realmente importante, debido a que el lenguaje

está relacionado directamente con su interacción dentro de la sociedad, comprender a los buhoneros se basó en su interacción con otros grupos sociales, estas se entienden desde el contexto donde se situó.

En relación a ello, en esta investigación se utilizó el análisis del discurso a través de un cuadro de categorías, estas fueron clasificadas por dimensiones, categorías y tópicos para un análisis de manera detallada, que se explicara a posterior.

Por último, se hizo la grabación de un video, ya que mediante este recurso audiovisual se pudo evidenciar el comportamiento de las personas en el Sistema Ferroviario, el audiovisual demuestra un viaje en el tren, en la que se manifiestan todos sus actores (buhoneros, usuarios, personal del IFE y personal de seguridad).

### **3.5 Organizando la información: Categorías de Análisis**

Para procesar y organizar la información, se hizo necesario atender algunos criterios explícitos, evidentes y concretos recabados en el proceso de recolección de la información, así se constituyeron componentes reveladores que permitieron un buen proceso de categorización. Se establece que:

Las categorías se entienden como ordenadores epistemológicos, campos de agrupación temática, supuestos implícitos en el problema y recursos analíticos como unidades significativas dan sentido a los datos y permiten reducirlos, compararlos y relacionarlos. Categorizar es poner juntas las cosas que van juntas. Es agrupar datos que comportan significados similares. Es clasificar la información por categorías de acuerdo a criterios temáticos referidos a la búsqueda de significados. Es conceptuar con un término o expresión que sea claro e inequívoco, el contenido de cada unidad temática con el fin de clasificar contrastar interpretar analizar y teorizar (Galeano, 2004, p.38)

Es pertinente analizar que en el proceso de categorización debe hacer una revisión minuciosa desde todos los tópicos: contextuales (realidad), teóricos e interpretativos. En esta investigación las categorías se determinaron precedente al trabajo de campo durante la etapa diagnóstica (una fase de acercamiento realizado en el proyecto de la tesis)<sup>9</sup>.

La categorización nos permitió clasificar, conceptualizar y codificar datos cualitativos y describir lo que se recolectó durante el trabajo de campo.

Se diseñaron dos dimensiones, atendiendo a los principales temas de la investigación, Economía informal y Modo de vida, divididas por categorías y subcategorías, que respondieron a la teoría contenida en la investigación.

A continuación se presenta el cuadro que refleja las categorías construidas para orientar el estudio:

---

<sup>9</sup>Proyecto de Investigación: La economía informal un modo de vida en el Sistema Ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I, Caracas – Cúa. Brito y Pérez (2016).

Cuadro N°1. Dimensiones, Categorías, Subcategorías y Tópicos

DIMENSIÓN	DEFINICIÓN	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	TÓPICOS
<b>ECONOMÍA INFORMAL</b>	La economía informal está referida a los circuitos de comercio no reconocido (buhonería), las prácticas no formales de prestación de servicios...a partir de los cuales se genera acumulación del capital, se inscriben dentro de las estrategias de sobrevivencia de sectores de la población que no logran acceder al empleo formal	<b>BUHONERÍA</b>  Personas que realizan su actividad en las vías públicas, colocando un puesto de venta en el piso o ejerciéndola de manera ambulante.  Márquez (como se citó en Ramírez y Velásquez, 2006)	<b>Perfil del buhonero</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Edad e Inicio en la economía Informal</li> <li>2. Sexo</li> <li>3. Nivel educativo</li> <li>4. Zona donde reside</li> <li>5. Lugar y territorio de la actividad</li> <li>6. Individualista</li> <li>7. Iniciativa propia</li> <li>8. Apego a la propiedad</li> <li>9. Espíritu critico</li> </ol>
			<b>Actividad Productiva</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>10. Significado de la economía informal</li> <li>11. Determinar la actividad productiva</li> <li>12. Modo de distribución de los productos</li> <li>13. Dependencia de terceros</li> <li>14. Movimiento de la mercancía.</li> <li>15. Complemento de la actividad bajo otra condición laboral</li> </ol>
			<b>Actividad de subsistencia</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>16. Dependencia económica de las ventas.</li> <li>17. Cobertura de la Canasta Básica Familiar</li> </ol>

		<b>Ingreso</b>	<b>18.</b> Determinar patrimonio <b>19.</b> Clasificación de ingresos <b>20.</b> Adquisición de bienes y servicios
		<b>Capital de inicio</b>	<b>21.</b> Recurso para iniciarse en la economía informal
		<b>Jornada laboral (tiempo)</b>	<b>22.</b> Determinar jornada laboral
		<b>Condiciones laborales</b>	<b>23.</b> Protección social <b>24.</b> Accidentes laborales <b>25.</b> Riesgos laborales
		<b>Satisfacción Laboral</b>	<b>26.</b> Motivaciones para ejercer la economía informal <b>27.</b> De lo informal a lo formal
		<p align="center"><b>POLÍTICAS PÚBLICAS</b></p> <p>Una política pública es toda acción de gobierno encaminada a atender o resolver un problema relativo al interés público. Es una actividad que se desarrolla de manera cotidiana y capaz de ordenar prioridades en torno a diferentes finalidades y</p>	<p align="center"><b>Políticas institucionales y Normativa</b></p> <p><b>28.</b> Normativa institucional  <b>29.</b> Sanciones en las instalaciones del IFE  <b>30.</b> Acuerdos entre buhoneros- personal del IFE  <b>31.</b> Normativas con respecto a la buhonería dentro del sistema ferroviario</p>

		propósitos. (Sojo, 2006, p.47-56)		
<b>MODO DE VIDA</b>	En tanto los distintos componentes del modo de vida, comprenden no solo el consumo de bienes materiales y espirituales, sino también el aspecto social: la satisfacción con el trabajo, las relaciones mutuas de las personas en el proceso de producción, en la vida, en la familia, la actitud hacia la sociedad, hacia la patria; los ideales de la vida y los métodos que para conseguirlos eligen los miembros de la sociedad en cuestión. Aquí van incluidos los derechos y las obligaciones socioeconómicas de los miembros de la sociedad, los valores políticos y espirituales, los sentimientos	<b>CULTURA</b>  La cultura es un producto de la sociedad que engloba el conjunto de los conocimientos, la lengua codificada, los modelos de las prácticas, los sistemas de representaciones y de valores, los símbolos, los mitos que se imponen al individuo. Por otra parte cada grupo cada sociedad... a corresponder a un movimiento creador en todos los dominios de la vida social. Ella es vivida en las prácticas de trabajo, en las relaciones sociales, en la utilización del tiempo libre, en la vida residencial, en la elaboración de los sistemas de representaciones y valores, en las aspiraciones y los proyectos, en la acción ( Córdoba, 1986, p.95)	<b>Actividad</b>	<p><b>32.</b> Precisar grupo familiar</p> <p><b>33.</b> Actividad laboral dentro del grupo familiar</p> <p><b>34.</b> Dinámica del grupo familiar</p> <p><b>35.</b> Caracterización del buhonero en los trenes</p>
			<b>Valores</b>	<p><b>36.</b> Determinar valores personales ¿Qué valores te representan como persona?</p> <p><b>37.</b> Determinar valores de la actividad productiva (buhonería) ¿Cuáles son los valores de los buhoneros?</p>
			<b>Territorialidad</b>	<p><b>38.</b> ¿Cómo se organizan para vender?</p> <p><b>39.</b> ¿Existen un jefe en la organización?</p> <p><b>40.</b> ¿Han creado algún tipo de asociación u organización de buhoneros?</p> <p><b>41.</b> ¿Pagas algún tipo de vacuna para poder trabajar?</p> <p><b>42.</b> ¿Quiénes pueden trabajar en los trenes?</p> <p><b>43.</b> ¿Cuáles son las ventajas las desventajas de ejercer la economía en el IFE?</p> <p><b>44.</b> ¿Cómo has observado la evolución de la economía informal en los trenes durante los últimos años?</p>
				<p><b>45.</b> Relación con los demás buhoneros</p> <p><b>46.</b> Percepción interna del gremio de vendedores</p> <p><b>47.</b> Percepción de los usuarios del tren</p> <p><b>48.</b> Percepción de los trabajadores del IFE</p>

	y disposición de ánimo social, las costumbres, las tradiciones, las normas de convivencias, la moral y la cultura social. (Piai, 2008,p.41)		<b>Convivencia entre pares</b>	<p><b>49.</b> Tipo de relación con el personal operativo del Sistema Ferroviario y con el personal de seguridad (Guardia Nacional, Funcionarios, Policía Nacional)</p>
			<b>Código y simbología</b>	<p><b>50.</b> ¿De qué manera vendes tus productos?</p> <p><b>51.</b> ¿La forma en la vendes tus productos te ayuda a incrementar las ventas?</p> <p><b>52.</b> ¿Sientes que a los usuarios del Ferrocarril le gusta la manera en que ustedes se expresan?</p> <p><b>53.</b> ¿Forma parte de tu personalidad o lo haces solo para vender?</p> <p><b>54.</b> ¿Existen códigos entre vendedores?</p> <p><b>55.</b> ¿Cómo es tu lenguaje con los otros buhoneros?</p> <p><b>56.</b> ¿Tienen algún código de lenguaje?</p>

### **3.6 Interpretación de los datos**

Una vez recogidos los datos de las encuestas se hizo necesario el procesamiento de los datos para ser analizados a través de la tabulación.

Por otra parte, la tabulación de los datos de los cuestionarios aplicados a los usuarios. Entendiéndose según Rojas, (como se citó en Figueroa, 2016) como “tabulación es el proceso mediante el cual los datos recopilados se organizan y concentran, en tablas o cuadros para su tratamiento estadístico”

Dichos cuestionarios, fueron contabilizados de forma manual y luego a través del programa Excel, se introdujeron los datos y fueron graficas en forma de torta para su análisis. En concordancia, los instrumentos de recolección de información señalados anteriormente en la investigación, favoreció los datos obtenidos ya que representaron una realidad.

En consecuencia de lo anterior, el procedimiento para la interpretación de los datos, se sustrajeron partes de las entrevistas a profundidad de los buhoneros, comparadas con teoría y con las perspectivas de las investigadoras, fueron analizadas cuidadosamente por dos dimensiones, categorías y subcategorías que a su vez estaban integradas por tópicos que sirvieron de guía para la misma, para determinar el modo de vida de los buhoneros del sistema ferroviario, a su vez se tomó en cuenta la percepción de los funcionarios del IFE y los funcionarios de seguridad para analizar las políticas que surgen desde el ente institucional. Los usuarios encuestados, y sus respuestas fueron tabulados para obtener la percepción sobre los buhoneros.

#### **IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS**

A continuación se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas a los buhoneros y a los usuarios del tren. Estructurado de la siguiente forma:

- a.- Análisis por categorías de las entrevistas a profundidad realizadas a los buhoneros.
- b.- Gráficos obtenidos a partir de la aplicación del cuestionario dirigido a los usuarios de la Línea I Caracas – Cúa, con el propósito de conocer cuáles son sus perspectivas de los buhoneros que ejercen dentro del sistema ferroviario.

##### **4.1 DESDE LOS SUJETOS DE INTERVENCIÓN: UN VIAJE EN EL TREN**

###### **I .Dimensión: Economía Informal en las instalaciones del IFE**

###### **1. Categoría: Buhonería**

Antes de adentrarnos en las conceptualizaciones y teorías que emplean la economía informal y algunas descripciones extraídas del trabajo de campo realizado en las instalaciones del Sistema Ferroviario, se describió el Perfil de cada uno de los vendedores informales entrevistados, lo cual le dio una identificación dentro del contexto.

###### **a. Subcategoría: Perfil del Buhonero**

Dentro del perfil del buhonero que trabaja dentro de las instalaciones del IFE podemos observar un conjunto de características que los identifican, en su mayoría

son personas que no han podido acceder a una escolaridad completa debido a circunstancias de la vida donde les ha tocado decidir si estudiar o subsistir, es decir, esto concuerda con el planteamiento donde la economía informal corresponde a organizaciones donde el principal fin es la subsistencia, una de las características de esta población, es que, no importa la edad para ejercer la buhonería dentro de los trenes, ni el sexo, pues existen familias completas que ejercen la economía dentro de ellas.

**Edwin con Presencia:** tiene 51 años, curso estudios hasta noveno grado de bachillerato, lleva 22 años ejerciendo la buhonería. Edwin vive en el Dividive (Charallave) y trabaja en el Ferrocarril desde hace 8 años.

**Yulbert el respetuoso:** tiene 32 años, es bachiller, lleva dos años ejerciendo la economía informal, Yulbert vive en San Casimiro (Cúa), a veces trabajo en el ferro y otras en el terminal pero más en el terminal.

**José con Chispa:** tiene 24 años, curso estudios hasta 6to grado de básica. Trabaja desde que tiene 15 años, lleva 9 años ejerciendo en el ferrocarril.

**Kerwin un carismático:** Kerwin tiene 26 años, lleva 4 años en la economía informal, no culminó el bachillerato, vive en Cartanal (Santa Teresa del Tuy), Antes trabajaba en los trenes, ahora en el terminal de Charallave.

**Yubraska muy solidaria:** tiene 27 años, desde hace 8 años ejerce la economía informal, vive en Cúa (Tacatá), curso estudios hasta cuarto año de bachillerato trabaja en los trenes.

**Víctor con personalidad:** tiene 19 años, estudio hasta 6to grado de educación básica, vive en Cúa. Trabaja en los trenes desde hace un año y medio.

Siguiendo la caracterización del Perfil de los buhoneros. La conceptualización explica que “la mayoría de los comerciantes informales son personas con bajo nivel de instrucción” Rodríguez (como se citó en Ramírez y Velásquez, 2006). De acuerdo con esto, la pobreza incide directamente en la educación, ya que las personas por distintos factores sociales (familia) y económicos (recursos) nos culminan sus estudio se encuentran en la economía informal la respuesta más rápida para subsistir.

La Organización Internacional del Trabajo, (2002) dice lo siguiente:

La economía informal prospera en un contexto de altas tasas de desempleo, subempleo, pobreza, desigualdad de género y trabajo precario. En esas circunstancias, desempeña un papel importante, especialmente en lo que respecta a la generación de ingresos, porque es relativamente fácil acceder a ella y los niveles de exigencia en materia de educación, calificaciones, tecnología y capital son muy bajos. Pero la mayoría de las personas no se incorporan a la economía informal por elección, sino por la necesidad de sobrevivir y de tener acceso a actividades que permitan obtener ingresos básicos (p. 3).

En efecto, con lo explicado anteriormente, la economía informal prospera en los sectores más pobres, la accesibilidad es más fácil, una percepción importante es la edad, cuatro de los buhoneros entrevistados están en promedio entre los 19 años y 27 años, es decir, que son personas jóvenes.

Asimismo, es curioso destacar que los buhoneros en su mayoría viven en lugares aledaños a los Valles del Tuy. Los valles del Tuy está compuesto por cinco subregiones, Charallave, Cúa, Ocumare del Tuy, Santa Teresa del Tuy y San

Francisco de Yare, los sectores donde residen los buhoneros son sectores pobres del Estado Miranda.

Por lo que, según las estadísticas en Venezuela, existe un porcentaje de 82% de hogares pobres, que carecen de los recursos necesarios para satisfacer sus necesidades, esto se traduce a que la mayoría de la población tiene dificultades para acceder a la educación, la alimentación, la salud, la vivienda, entre otros.

Todos ejercen la buhonería en los trenes excepto dos de los entrevistados quienes a veces ejercen en el terminal de Charallave, el cual está ubicado en frente al Sistema Ferroviario Eje Ezequiel Zamora, más adelante en las entrevistas explican porque deciden rotar de lugar o de territorio para ejercer la actividad

De igual forma es importante definir algunas características que personifican al vendedor de los trenes, que ayudó a conocer su movilidad y actitud ante la realidad. Son individualista, “los mueve un gran sentido de competencia; se puede decir, hasta cierto punto, que son egoístas y que su interés es triunfar antes que sus semejantes” (Brakha y Vieira 1992, p.10); todos trabajan para subsistir, para sostener a su grupo familiar. Uno de ellos fue **Yulbert el Respetuoso**, argumentó porque para él es importante vender en el tren desde el punto de vista competitivo (*Ha aumentado la economía informal porque mientras más desempleo hay más gente vende aquí, pero eso es malo para los que tenemos tiempo aquí porque es menos ventas para nosotros*). **Edwin con Presencia** explicó desde su vínculo a la familia (*esto es por mi cuenta yo no dependo de nadie... Si yo no trabajo no como, pago la caja del CLAP, pago el colegio a los chamos*).

Esto explica la tendencia de los buhoneros a obrar según su propia voluntad, sin contar con la opinión de los demás individuos que pertenecen al mismo grupo y sin atender a las normas de comportamiento que regulan sus relaciones.

Existe también un gran apego a la propiedad y da respuesta porque muchos de los buhoneros a pesar de tener ciertas condiciones de riesgos continúan ejerciendo la actividad en los trenes. Los buhoneros “son defensores del concepto de propiedad privada porque ellos mismos con su trabajo han adquirido su propiedad, que cuidan y protegen con fervor” (Brakha y Vieira 1992, p.10). **Víctor con Personalidad**, contó *(Aquí me queda más cerca esta es la ruta que transito todos los días ya es una ruta que transito diariamente es algo. Edwin con Presencia* relato que: *Me encanta tengo ya bastante tiempo vendiendo chuchería y al ganarme mi dinerito aquí diariamente así como lo hago no tengo que esperar una quincena para poder comprar la comidita.*

No todos los que ejercen la economía informal en los trenes viven felices con su trabajo, pero en el caso de **Edwin con Presencia** expresa su satisfacción a nivel remunerativo; ellos conocen las estaciones y andenes de un lado a otro, también se sienten reconocidos por los usuarios y en conversaciones entre ellos han dicho ser los dueños del transporte ferroviario.

Otra de las características es el espíritu crítico hacia el Estado y hacia sus semejantes, entre sus planteamientos encontramos mucho de ello, **Yulbert el Respetuoso**, argumentó *(Ha aumentado la economía informal porque mientras más desempleo hay más gente vende... los policías te quitan la mercancía, los reales y*

*tienes que pagar, no es que sea culpa de ellos sino que es su trabajo también).*

**Yulbert el Respetuoso** toma en cuenta la evolución de la economía informal y señala como una de las causas principales el desempleo, sabe que los cuerpos de seguridad cumplen su trabajo cuando les quitan la mercancía asume que la actividad que ejercen es ilegal; así como lo explicó, **Víctor con personalidad**, *(la economía informal es ilegal en todos lados... los policías no lo conocen a uno lo de seguridad dl IFE no conocen uno y uno pasa como por desapercibido me entiendes? Entonces ellos son viejos ellos lo conocen y pierden plata cada ratico lo agarra un policía cada ratico le quitan la mercancía lo hacen pagar una multa allá y una multa aquí).*

Estos generan capacidad de cuestionar los principios, valores y normas del entorno en el que se desenvuelven, siendo capaces de formarse un criterio propio que le permita tomar sus propias decisiones en las distintas situaciones que se le presentan.

De acuerdo a las acepciones presentadas, resulta claro que las personas que ejercen la buhonería, responden a ciertas características que los identifican como propias de la actividad informal, los buhoneros tienen iniciativa propia y una gran habilidad en el lenguaje para ofrecer su mercancía.

#### **b. Subcategoría: Actividad Productiva**

Como *actividad productiva*, entendemos el proceso para producir bienes y servicios para satisfacer las necesidades. La economía informal para los vendedores del Sistema Ferroviario se presenta como la salida a la crisis económica que atraviesa el país, es la forma digna y honrada, -característica que sus mismos practicantes le

corresponden a la actividad informal- que encuentran estas personas para darle la cara al día a día y sacar adelante su grupo familiar. Estas prácticas no están incluidas dentro del sector formal de la economía, son estrategias netamente de sobrevivencia para generar ingresos y en efecto, entender la vulnerabilidad en la que se encuentra este sector, es expresado por los buhoneros entrevistados.

**Edwin con Presencia**, explicó (*Como está la situación en el país mi amor uno tiene que salir a la calle a ganarse el pan de cada día, en esta porque no hay empleos y no hay empresas que den trabajos... imagínate tu como estamos viviendo en Venezuela por eso tenemos que ejercer la profesión de buhonero prácticamente esa es la palabra vulgar de economía informal pues esa es la palabra intelectual. La economía informal es ilegal en todos lados*). Mientras contó que **Yulbert el respetuoso** (*trabajo en la economía informal por la necesidad*, por otro lado **José con Chispa**, expreso (*De la economía informal dependen mis ingresos*). **Víctor con Personalidad**, (*Cónchale vender es el día de nosotros porque si no vendemos no tenemos el efectivo me entiendes... de la economía informal vivo yo*). **Kerwin un Carismático**, (*comencé en la economía informal para darle sustento a mi hijo, comprar los alimentos del hogar, el alquiler*), y por último dijo **Yubraska muy Solidaria**, (*Es mi manera de subsistir*)-.

De acuerdo con ello, es importante reconocer que mientras crece el número de trabajadores informales y hay más demanda que ofertas de empleos. En este estudio no solo se planteó al buhonero como una persona que realiza su actividad en las vías públicas, colocando un puesto de venta en el piso o ejerciéndola de manera

ambulante, esta persona es consciente de que está ejerciendo una actividad que va en contra de las normativas, este que sabe que es ilegal, reconoce que puede ser sancionado por ello, pero aun así se arriesga por instinto de supervivencia.

Todos ejercen la economía informal en los trenes, con la comercialización de chucherías **Yulbert el respetuoso** argumentó (*soy marmolero antes hacía cocinas empotradas en granito en las ventas hay días buenos y días malos hay días donde haces hasta 35mil*). **José con Chispa** relató (*comencé a vender con un tío mío que me dijo (vamos a vender paraguas. Y me fui. Antes de esto yo trabajaba en la planta de electricidad, pero como eso es para gente estudiada y yo no estudie no tengo la posibilidad, ahí era por etapas trabajabas tres meses y luego duraba tres meses sin trabajar después de eso me quede solo con economía informal)*).

A pesar de que algunos tuvieron oficios diferentes a la actividad de la buhonería, su principal actividad productiva es la venta de chucherías en el tren. **José con Chispa** contó que tuvo un empleo, pero era para personas estudiadas, lo que demuestra que cuando las personas no logran acceder a la educación sus opciones en el campo laboral se reducen.

Es importante reconocer que no se puede limitar las capacidades de las personas solo por no acceder a la educación institucionalizada, existen espacios de creación de nuevos conocimientos externos a las instituciones académicas, lo que refuerza la formación del ser y la aleja ya no sólo de la práctica educativa, sino de los nuevos contextos sociales, políticos y económicos, del mundo real. Hay otras posibilidades: cursos, formación en áreas específicas emprendimientos, etc.

Existe dentro de este sector un modo de distribución de los productos **Edwin con Presencia**, (*nosotros vamos directamente a Barquisimeto y compramos por allá o vamos a la confitería y la misma confitería nos da precios económicos y buenos con esa mercancía nosotros nos ganamos un porcentaje*). Así mismo **Víctor con Personalidad** *relató* (*nosotros compramos en la confitería o si tenemos algún contacto que nos pueda traer mercancía al mayor compramos al mayor todo depende de cuánto inviertas en la mañana y la hora que llegues ¿me entiendes?*). **José con Chispa** *dijo* (*uno va a la confitería y compra más económico veo lo que se me haga más accesible y pueda vender más económico que en las bodegas y negocios*).

Es decir, siempre buscan la posibilidad de adquirir productos económicos, para poder ofrecerlos a bajo costo y obtener un porcentaje significativo de estas ventas; no son de profesión administradores o economistas pero tienen gran sentido de la adquisición y distribución de las mercancías, debido a que todos son dueños de su inversión.

Los buhoneros ambulantes de los trenes operan cada uno por su cuenta, **Edwin con Presencia**, *contó* (*aquí nadie es su jefe, aquí nadie manda a nadie*).

Suena muy bien el hecho de ser dueños de su tiempo, dinero, trabajar por cuenta propia despierta la imaginación de mucha gente que no puede acceder a la economía formal, lo que implica el reto de la gestión del tiempo, manejo de ingresos, inversión y la construcción de relaciones.

A pesar de que esta actividad informal puede ser ejercida en cualquier área pública donde exista gran afluencia de personas, ellos decidieron en el Sistema

Ferrovionario de los Valles del Tuy. Así **José con Chispa** dijo (*escogí trabajar en los trenes igual que el Metro porque es lo que más rápido produce dinero*). De la misma forma **Edwin con Presencia**, relató que (*ese es el lugar donde más rápido se hace dinero oíste? Por la cantidad que personas que van montada en el tren y a la gente le gusta comerse algo viajando y ahí no hay ningún tipo de negocios, dentro del tren ni nada sino simple ya llanamente donde está la estación abajo y todo lo consiguen demasiado caro y entonces como nosotros le estamos llevando un producto súper buenísimo y económico a la gente la gente nos espera a nosotros*). **Yulbert el Respetuoso** coincidió con sus dos compañeros (*en el ferro se gana más porque hay más personas, la gente viene de Caracas se queda en la Norte, se montan otros, se bajan en la sur se montan más hasta que llegas a Cúa se bajan y se montan otros*).

La selección del lugar, del territorio de la actividad ayudó a entender un poco la orientación del individuo, el lugar donde los individuos se desarrollan en determinadas condiciones de vida, de trabajo, nivel de ingresos, nivel está determinado o relacionado a los grupos a los que pertenece.

Todos los entrevistados ejercen solo la buhonería en los trenes como medio de subsistencia. Ninguno de los comerciantes en los trenes expresó tener otra relación laboral, sus fuentes de ingresos solo dependen de la buhonería.

### **c. Categoría: Actividad de Subsistencia**

Las prácticas asociadas al trabajo dan una idea de la vida social y de la orientación del individuo. Según Porto y Merino (2009):

El entorno social de un sujeto está formado por sus condiciones de vida y de trabajo, los estudios que ha cursado, su nivel de ingresos y la comunidad

de la que forma parte... Es el conjunto de circunstancias y condiciones laborales, familiares, educativas o económicas que rodean a toda persona. Es decir, es la cultura en la que ese hombre o mujer ha crecido y se ha educado. (p.11)

Muchos de ellos explicaron sus márgenes de ganancias y como se distribuyen a manera personal, lo que da una idea de la calidad de vida que puede tener un vendedor en el Ferrocarril, es importante resaltar que todos los entrevistados son buhoneros ambulantes de chucherías, esta actividad es la que genera los medios para subsistir. **Edwin con Presencia**, dijo *(si yo no trabajo no como pago la caja del CLAP pago el colegio a los chamos, eso es forzando como quien dice oíste porque no te creas tu que porque nosotros vendemos chucherías aquí nos ganamos toda la cantidad de dinero que dice mucha gente que uno gana que porque nos ven ese poco de rial en el bolsillo. Ese poco de rial es el que uno invierte para poderse ganar... .Bueno en realidad mira es para sobrevivir oíste simple y llanamente para sobrevivir nada más).*

De esta forma los buhoneros buscan los medios necesarios para vivir; la venta constituye el medio de subsistencia que permiten a las personas ganarse el sustento. Abarcan las capacidades, los bienes, los ingresos y las actividades de las personas necesarias para asegurar que se cubren sus necesidades vitales. El autor López, (2003) explica que:

el problema del sector de la economía informal en Venezuela se ha agravado como consecuencia de que la fuerza de trabajo supera el número de empleos generados... aumentando de esta manera la cantidad de trabajadores autónomos que como estrategia de supervivencia buscan ocupar las calles de nuestra ciudad. (López, 2003, p.2)

Es importante destacar que este medio de subsistencia es poco sostenible ya que no permite a las personas hacer frente a, y recuperarse de, contratiempos y estrés (como agitaciones económicas o sociales). Por lo tanto no permite paliar las necesidades por completo el bienestar del individuo y del grupo familiar.

**d. Subcategoría: Ingresos**

La capacidad para distribuirse viene dada de la cantidad de ingresos que perciben diariamente, van resolviendo el día a día. Córdova (1986) nos dice La conceptualización del trabajo que tienen cada persona da a conocer un abanico de características implicadas a este:

La naturaleza del trabajo, su remuneración, su duración, implicaciones físicas e intelectuales, las relaciones personales que se establecen en el proceso mismo del trabajo y en los tiempos libres, las articulaciones con una cierta estructura de poder que jerarquiza y funcionaliza el trabajo, las relaciones instrumentales de la actividad, etc., etc., (p.101)

Todo lo que implique la situación del trabajo actúa como indicador de la posición social, de satisfacción de necesidades, del nivel de vida, el estilo de vida, etc. Esta es una de las piezas fundamentales para comprender la realidad social.

La educación no evidencia efectos medibles en el ingreso de los buhoneros, pero el capital social, las redes de amigos y contactos relevantes incrementan los niveles de ingreso.

Es por ello que se ha planteado que el sistema debe adecuarse a los nuevos cambios y transiciones. En lugar de crear políticas, estrategias y programas que se enmarcan hacia una oposición a la economía informal, así como el luchar e ir en

contra de lo que no se puede terminar, sino que al contrario se expandirá, porque son personas con necesidades sentidas y que utilizan este medio para cubrir las o paliar algunas. Por este motivo es que día a día se le suman más actores de toda índole; hombres, mujeres, jóvenes, niños, ancianos, personas con discapacidad, con un solo objetivo; el cual es subsistir. Cuando un particular o conjunto de ellos quiere emprender un negocio necesita dotarse de una determinada cantidad de dinero para comenzar a desempeñar la actividad económica, esto es el denominado Capital Inicial

El dinero procedente del capital inicial es utilizado para cubrir los costes iniciales del negocio. **Edwin con Presencia**, expresó que: *(yo mismo meto mi inversión saco mis ganancias, y bueno compro en la confitería... Gracias a Dios aquí en el ferro uno puede vender hasta una sola bolsa de caramelos, se te acabas compras otra y así sucesivamente)*. **Yulbert el Respetuoso**, explicó *(en las ventas hay días buenos y días malos hay días donde haces hasta 35mil... En un día normal uno puede ganar 10 o 15 mil depende de cómo este la situación hay días que sobrepasas y otros que no y de cómo estén los funcionarios policiales, que no te quiten la mercancía, todo es cuestión de suerte)*. Otra de las opiniones fue la de **Yubraska muy Solidaria**, *(bueno yo diario me gano 30 bolos con eso sobrevivo pues)*, y **Víctor con Personalidad**, *(si inviertes poquito ganas poquito si inviertes bastante ganas bastante)*. **Kerwin un Carismático**, *(estoy bien así como estoy tengo más ingresos oíste, lo que se ganan con un salario mínimo yo me lo gano diario)*.

Para iniciarse en los trenes los vendedores no necesitan la inversión de grandes cantidades de dinero, solo con comprar una bolsa de caramelos pueden generar

ganancias significativas. Como se ha reflejado anteriormente, de su trabajo depende la adquisición de la canasta básica para su núcleo familiar, un artículo del periódico

El Universal (2017), explica que:

La Canasta Básica Familiar (CBF) llegó a Bs. 2.043.083,39, lo que correspondería a Bs. 68.102,77 diarios para poder costearla, según informó el Centro de Documentación y Análisis Social de la Federación Venezolana de Maestros (Cendas-FVM). (El Universal 2017, p.1).

Eso se traduce, que un buhonero, no puede acceder mensualmente a los productos de la Canasta Básica Familiar, pues su ingreso diario está por debajo a lo que esto corresponde.

**e. Subcategoría: Jornada Laboral (tiempo)**

Dentro de las características asociadas al trabajo incluimos las jornadas de trabajo, el tiempo, dijo **Víctor con Personalidad** (*yo trabajo de lunes a lunes llego aquí llego aquí a las 10 – 11 depende a la hora que yo me levante y me voy de aquí a la hora que yo termine*). **Edwin con presencia** (*yo trabajo 5 horas de lunes a lunes mi amor no tengo días de descanso ni nada de eso*). Por otra parte **José con Chispa**, (*yo llego como a las 9am al ferrocarril termino como a las 8pm de lunes a lunes*). **Yubraska muy solidaria**, (*yo trabajo de lunes a domingos todas las horas desde la mañana hasta la noche*).

Los buhoneros cumplen su propio horario de trabajo, es decir, no cumple una jornada laboral con parámetros rigurosos, sin embargo sus ganancias dependen la cantidad de horas que estos trabajen, para ellos un día sin trabajar es un día de pérdida.

#### **f. Subcategoría: Condiciones Laborales**

Asimismo, las condiciones laborales a las que se enfrentan los buhoneros en su mayoría de los trabajadores del sector informal soportan difíciles condiciones de vida y de trabajo.

Tres de ellos nos cuentan los porqués existen algunas condiciones de riesgos en los trenes **Kerwin un Carismático**, (*yo no trabajo en los trenes porque recibí maltrato de los policías, me quitan la mercancía me quitan la plata, me quitan todo*). Por otra parte **José con Chispa** (*los riesgos a los que uno se expone son que nos caigan a palos, que nos presenten, que nos quiten la mercancía, los reales*). De la misma forma contó **Yulbert el Respetuoso**(*los riesgos que he sufrido son los inconvenientes a veces con las personas, o con los funcionarios a que te lleven detenido, te presentan y te quedas rayado porque las ventas están prohibidas...los policías te quitan la mercancía, los reales y tienes que pagar, no es que sea culpa de ellos sino que es su trabajo también*). **José con Chispa** explicó (*a muchos compañeros los han maltratado porque no se dejan quitar la mercancía a mí no me ha pasado*). **Yubraska muy Solidaria**, dijo (no he sufrido ningún accidente laboral pero si he ido presa).

La posibilidad de que los buhoneros sufran algún tipo de agresión derivado de su trabajo desde el punto de vista de riesgo laboral, está direccionado hacia la integridad física y legal. Por el hecho de transgredir ciertas normas establecidas por el Sistema, donde se prohíbe la buhonería en los trenes, reconociendo que existen funcionarios designados a regular dichas actividades informales, y en contraposición a la

normativa la propician estableciendo multas y pagos que no son declarados ante el Sistema para dejar que estos vendedores continúen ejerciendo sus prácticas. Pues no es el sistema quien promueve la economía informal, son los funcionarios quienes hacen de esta de realidad un círculo vicioso al que día a día se le suman más personas las cuales buscan como finalidad obtener ingresos.

### **Subcategoría: Satisfacción Laboral**

Las actividades que la persona realiza, las tareas que el individuo ejecuta, los factores motivacionales involucran el crecimiento individual, reconocimiento, logro, progreso, responsabilidad y el trabajo mismo influyen en la satisfacción laboral.

Sin embargo, los buhoneros tienen claras cuáles son sus motivaciones, que les inspiran a seguir luchando día a día, a pesar de encontrarse con tantas trabas para ejercer la actividad. **Edwin con Presencia**, *(me motiva a ejercer la economía informal Mis hijos, Trabajamos mi esposa y yo aquí en los trenes. Me encanta tengo ya bastante tiempo vendiendo chuchería y al ganarme mi dinerito aquí diariamente así como lo hago no tengo que esperar una quincena para poder comprar la comidita.)* Al igual que el anterior el motor de **José con Chispa** es su familia:*(me motiva mi familia, a mí me encanta mi trabajo)*. Por otro lado **Yulbert el Respetuoso** expresó *(me motivan las ventas porque a pesar de todo uno tiene más altos márgenes de ganancia, aquí me siento relajado)*. **Yubraska muy Solidaria**, *(yo hago esto por la necesidad de mantener a mis hijos, tengo que trabajar por mis hijos, mis hijos son los que me motivan al trabajo)*.

Las motivaciones de las personas que trabajan en el Sistema Ferroviario ejerciendo la buhonería implican la familia y los ingresos. De otro modo, los buhoneros también trabajan por satisfacción propia, podría definirse como la actitud del trabajador frente a su propio trabajo, dicha actitud está basada en las creencias y valores que el trabajador desarrolla de su propio trabajo.

Esta **Kerwin un Carismático**, quien planteó (*estoy bien así como estoy tengo más ingresos oíste, lo que se ganan con un salario mínimo yo me lo gano diari* ) **José con Chispa**, se niega rotundamente a la idea de tener empleo formal (*no me gustaría tener un empleo formal*). Por otra parte **Yulbert el Respetuoso**, no dejaría de ser vendedor de los trenes pero aceptaría el empleo formal (*si se me presenta la oportunidad de tener un empleo con un salario mínimo me gustaría y lo aceptaría pero no dejaría de trabajar en el ferro*). **Yubraska muy Solidaria** (*si yo pudiera tener un empleo fijo es mejor porque esto aquí es tremendo uno aquí pasa mucho trabajo*).

Se puede observar según todos los planteamientos de los vendedores de los trenes es una respuesta cultural para la generación de ingresos, no es que ellos eligieron ser buhoneros, o se lo plantearon como un proyecto de vida, esta fue una respuesta ante la necesidad de generar ingresos para sostener al grupo familiar. Lo importante no es vivir día por día; lo importante es mantenernos y perdurar con cierto grado de calidad de vida para el sujeto y el grupo familiar.

Lo que refleja que muchos no tienen un proyecto de vida planteado, acotando que el futuro que uno desea tener se construye con acciones y decisiones tomadas el día;

proponerse una meta, implica excluir cosas que no encajan en él, que no van de acuerdo a la ética personal, que no caben en nuestro programa.

Elegir implica renunciar, también están intrínsecos los valores, normas y códigos de las personas.

**g. Subcategoría: de lo formal a lo informal**

Algunos ven la informalidad como un estado transitorio y pasajero, un mientras tanto, otros afirman que se sienten bien así pero que no descartarían la oportunidad de tener un empleo formal. Esta **Kerwin un Carismático** planteó (*estoy bien así como estoy tengo más ingresos oíste, lo que se ganan con un salario mínimo yo me lo gano diario*). **José con Chispa**, se negó rotundamente la idea de tener empleo formal (*no me gustaría tener un empleo formal*). Por otra parte **Yulbert el Respetuoso**, no dejaría de ser vendedor de los trenes pero aceptaría el empleo formal (*si se me presenta la oportunidad de tener un empleo con un salario mínimo me gustaría y lo aceptaría pero no dejaría de trabajar en el ferro*).

Se puede observar según todos los planteamientos de los vendedores de los trenes que es una respuesta cultural para la generación de ingresos, no es que ellos eligieron ser buhoneros, o se lo plantearon como un proyecto de vida, esta fue una respuesta ante la necesidad de generar ingresos para sostener al grupo familiar.

Lo importante no es vivir día por día; lo importante es mantenernos y perdurar con cierto grado de calidad de vida para el sujeto y el grupo familiar.

## 2. Categoría: Políticas Públicas

En otras palabras, refiere Sojo (2006), las Políticas Públicas son el conjunto de concepciones, criterios, principios, estrategias y líneas fundamentales de acción a partir de las cuales la comunidad organizada como Estado decide hacer frente a desafíos y problemas que se consideran de naturaleza pública. Entre estos problemas tenemos la economía informal la cual es ejercida en los trenes

Dentro de la normativa institucional del Instituto de los Ferrocarriles del Estado tenemos como principal normativa que orientó en la formulación de todo este proyecto es la prohibición de la mendicidad y la buhonería, así como se prohíbe el ingerir alimentos, bebidas y golosinas en los andenes y estaciones del Sistema.

**Richard Barboza**, de la oficina OPCR explicó (*debido al gran auge que tuvo los buhoneros dentro de los trenes ya se estaban organizando, los funcionarios del IFE implementaron medidas de seguridad acudiendo a los órganos competentes, Policía del Municipio Cristóbal Rojas o es decir la Policía Municipal de Charallave, se hizo un convenio con el Ministerio de Relaciones de Interiores y Justicia y Paz para la atención de los ciudadanos*). Dichas medidas establecían un puesto de control en cada estación en la cual los Funcionarios de seguridad del Estado, son los encargados de hacer cumplir esta norma. Como afirmó el funcionario de la PNB **Carlos Pérez** “*tenemos un dispositivo de seguridad que es recorrido entre trenes, se recorre las cuatros estaciones ya sea comenzando desde caracas se pasa por la estación Charallave norte, Charallave sur y Cúa y se va visualizando quienes son los*

*vendedores informales mayormente se hace que este dispositivo de civil por que con el uniforme nos reconocen y no se atreven a vender”.*

**Richard Barboza**, expuso *(cuando los buhoneros son detenidos, son llevados al puesto de control del órgano de seguridad, y se le imponen sanciones como trabajo comunitario, son retirados del sistema y la mercancía es decomisada. Sin embargo, ellos usan un término llamado IFE “Kimutó” el vendedor no tiene la bolsa como antes sino que ahora está dentro de los trenes, con un Koala, un perolito de comida, muchas veces con niños y mujeres embarazadas, para no caer en violencia al género o en la Ley de Protección al menor” que al observar el buhonero con estas características no se le hace la detención).*

**José con chispa**, contó que *(hemos tratado de intermediar con los trabajadores del ferrocarril, pero ellos rompieron ese acuerdo tanto de este lado como de ese lado). De la misma forma Edwin con Presencia* explicó *(en alguna ocasión estuvieron aquí de acuerdo con nosotros íbamos a formar una cooperativa pero en vista de que tal se cayó la cooperativa y más nunca ahora tenemos este problema con la policía nacional y con la guardia nacional también)*

En ese sentido, el funcionario **Carlos Pérez** de la Brigada de Seguridad Ferroviaria de la Policía Nacional Bolivariana *(la buhonería no es un delito es una falta ya que muchos lo hacen por necesidad para sobrevivir” con la situación económica que tiene Venezuela trasgredir las normas implica la sobrevivencia, pues son estos lugares prohibidos los que más llaman la atención de los buhoneros, ya que ellos buscan donde hay mayor cantidad de posibles compradores).*

De aquí se extrajeron dos planteamientos muy importantes; el primero es que la buhonería, no es un delito es una falta a la norma y segundo no es lo que venden ni cómo lo venden es el lugar en donde están vendiendo, lo que está prohibido. Algunos de los buhoneros dieron sus perspectivas en cuanto a las políticas institucionales y la normativa:

**Kerwin un Carismático**, argumentó (*yo no trabajo en los trenes porque recibí maltrato de los policías, me quitan la mercancía me quitan la plata, me quitan todo.... Antes no se pagaba a los guardias para trabajar ahora sí*). **Víctor con Personalidad**, reconoció que (*la economía informal es ilegal en todos lados*). De la misma forma **Yulbert el Respetuoso**, *enfrentó esta situación (Un día yo tenía 17mil y 100 tostones, me monte en el ferro y me lo quitaron todo, no me resistí ni nada pues...Tienes que pagar, no es que sea culpa de ellos sino que es su trabajo también)*.

**José con Chispa**, relató que (*hay policías en las estaciones y en cada estaciones uno tiene que pagar una multa o te quitan todo sino le das todo te presentan. Muchos de los vendedores se han ido de los trenes por lo mismo*). **Yubraska muy Solidaria**, afirmó (*las normas pues estamos violando las normas porque está prohibido ejercer la economía informal*)

Estas personas viven el día a día escabullendo a los policías, escondiéndose de los Guardias, ocultando sus mercancías y haciéndose pasar por un usuario más.

Es importante destacar en cuanto a las políticas públicas que se definen espacios de acción no solo para el gobierno, sino también para los actores ubicados en los sectores social y privado, y se expresan en decisiones adoptadas en forma de

instituciones, programas, criterios, lineamientos y normas. El decidir no hacer nada ante un problema es, también, de alguna manera una política pública.

**Edwin con Presencia,** relató su experiencia (*bueno mira te digo sinceramente que en el ferrocarril se están cumpliendo las normas lo que pasa es que hay muchas personas que no las cumplen ellos hacen cumplir sus normas a su modo pero muchas personas bueno hasta como dice uno pues yo mismo también estoy incumpliendo las normas pero tengo que hacerlo pero primero y principal no estoy robando estoy ganándome el dinero con el sudor de mi frente por que no voy a salir a robar porque si salgo a robar y me caigo con la policía va ser peor*).

Existe una contradicción en cuanto a su afirmación de que se están cumpliendo las normas, o es una matraca por parte de los organismo de seguridad, porque si eso fuese así no estuviesen los buhoneros vendiendo chucherías en los trenes. El funcionario policial específico en la entrevista que estas personas son sancionadas de acuerdo al Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Transporte Ferroviario Nacional, un Régimen Sancionatorio el cual lo expresa en el Artículo 82, según la gravedad del incumplimiento, y de acuerdo a la gravedad de la infracción, incurrirán en multa de dos unidades tributarias (2 UT), a cinco unidades tributarias (5 UT) toda persona que:

1. Encienda objetos prohibidos dentro de las instalaciones del Sistema de Transporte Ferroviario Nacional.
2. Acceda a zonas prohibidas.
3. Arroje desperdicios en lugares prohibidos.
4. Ingiera comidas o bebidas en zonas prohibidas.
5. El que a través de medios ruidosos altere la tranquilidad de los usuarios y usuarias del servicio de transporte ferroviario.
6. El que a través de medios ruidosos impida escuchar a los usuarios y usuarias, los avisos o comunicaciones del servicio de transporte ferroviario.

7. Fije publicidad no autorizada por el Instituto.
8. No acate las normas de comportamiento y uso de las instalaciones públicas ferroviarias dictadas por el Instituto.
9. Agreda verbalmente al personal del Instituto incumplimiento de sus funciones inherentes al cargo.

Existen las normas, pero en su mayoría no son acatadas, podemos observar que el personal encargado de ejecutar las sanciones, toman represarías en contra de los buhoneros pero no sancionan al usuario, quien arroja desperdicios en lugares prohibidos e ingiere comidas y bebidas, esto se vive día a día, pero son cientos de usuarios los que transgreden la norma, la venta informal permanece porque el usuario compra lo productos.

Sin embargo en las instalaciones del IFE existe una serie de sanciones o como se denominaría coloquialmente “matraqueo”, por parte de los funcionarios de seguridad, ya sea Policía Nacional Bolivariana, Guardia Nacional o Policía Nacional, aplicado para los vendedores de los trenes. **Edwin con Presencia** Defiende de la siguiente forma: *Si me van a decomisar mi mercancía me tienen que dar una factura o un recibo donde conste que me están decomisando. Por qué sino yo lo denuncio rapidito porque eso está prohibido terminantemente de quitarle la mercancía a la gente a menos que te vayan a presentar en la fiscalía y te tienen que presentar con tu mercancía y eso es un papeleo que tiene que cubrir un policía porque si te la quitan a diestra y siniestran eso lleva a una denuncia porque eso es agresión porque eso es robarlo a uno).* **Yulbert el Respetuoso**, describió que *(a mí me han llevado preso, me han llevado esposado, ellos se sienten superiores porque tienen un uniforme cuando no me dejo quitar la mercancía).*

**Yubraska muy solidaria**, ha sufrido las consecuencias de ejercer la economía informal en los trenes (*he ido presa, he sufrido de violencia física y verbal de parte de todos de los usuarios del personal del IFE de la policía, las normas pues estamos violando las normas porque está prohibido ejercer la economía informal, aquí se paga 5 mil por cada estación son como 20 mil*).

Los valores son en principio los punto de referencia objetivos de la evaluación y de la orientación de la acción “habría que hablar de valores de motivación y valores normativos, aun cuando ambos pueden converger o divergir según la circunstancia de su aplicación” (Córdova 1986, p.108) Si vemos los valores que tiene un vendedor de los trenes estos actúan como reguladores de su acción, su orientación de valor va a vinculada a la subsistencia. Los valores que orientan las creencias de esta persona no aparecen en la práctica, sino en la forma de normas de consejos, de juicios, en esta forma las asimila el individuo que vive en sociedad. “En relación con la práctica los valores cumplen ciertas funciones, regulativas, criterios normativos, funciones reflexiva o autojustificativas, funciones ideológicas” (Córdova 1986, p.111) Aquí influyen sus orientaciones, sobre lo deseable, o no deseable es así como la práctica se hace cotidiana, las aspiraciones, los valores y los proyectos.

Los buhoneros se vuelven innovadores de nuevas estrategias de mercado, es crítico de la actividad y del Estado a quien se le retribuye la razón por la cual ejercen la economía informal, son conscientes de lo que esta normado, pero establecen argumentos válidos para explicar lo que es.

Debido al gran auge que ha tenido los buhoneros dentro en los trenes han manifestado la necesidad de organizarlos. Los funcionarios del IFE implementaron medidas de seguridad acudiendo a los órganos competentes IFE el gerente de la oficina de OPCR<sup>10</sup> explicó que “la Policía del Municipio Cristóbal Rojas o es decir la Policía Municipal de Charallave, se hizo un convenio con el Ministerio de Relaciones de interiores y Justicia y Paz en la atención a los ciudadanos a través de los organismos de Atención Ciudadana”. Cuando los buhoneros son detenidos, son llevados al puesto de control del órgano de seguridad, y se le imponen sanciones como trabajo comunitario según este funcionario, cosa que en la práctica no se lleva a cabo, son retirados del sistema y la mercancía es decomisada.

Asimismo, expuso que usan un término llamado IFE “Kimutó” “el vendedor no tiene la bolsa como antes sino que ahora está dentro de los trenes, con un Koala, un perolito de comida, muchas veces con niños y mujeres embarazadas”, es decir, usa camuflaje entre los usuarios del sistema, de esta forma pasa desapercibido por los cuerpos de seguridad, aunque cabe destacar que algunos son reconocidos por las autoridades, debido a los años que llevan ejerciendo el oficio.

**José con Chispa**, vendedor del ferrocarril nos cuenta que: *Hemos tratado de intermediar con los trabajadores del ferrocarril, pero ellos rompieron ese acuerdo tanto de este lado como de ese lado.* De la misma forma **Edwin el Respetuoso**, explico *(me han quitado las mercancía y después que te quitan la te dicen chao anda*

---

<sup>10</sup> Entrevista a Richard Barboza, Gerente de la Oficina de Control y Planificación de Riesgos. El 28 de Septiembre de 2017.

*vete se quedan con la mercancía no se la pasan a la fiscalía ni la reportan ni nada se las comen ellos los policías nacionales de la norte, lo llevan a uno detenido lo meten para un cuartico le dicen a uno manden todo para acá y váyanse para el carajo así mismo se lo dicen a uno. En alguna ocasión estuvieron aquí de acuerdo con nosotros íbamos a formar una cooperativa pero en vista de que tal se cayó la cooperativa y más nunca ahora tenemos este problema con la policía nacional y con la guardia nacional también).*

Es un ciclo repetitivo el que se lleva a cabo, si estos no pagan la multa correspondiente, son detenidos, les quitan la mercancía, el dinero, para luego ser soltados, y así buscar la forma o manera de poder comprar mercancía para seguir vendiendo.

La problemática de la economía informal en el Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy tiene como raíz el incumplimiento de la normativa por parte de las autoridades, Asimismo, “la corrupción operativa reduce la eficiencia policial, pues disminuye el interés del funcionario policial por cumplir con la misión institucional” (Urueña, 2001, p.108).

Para aproximarnos a una definición de esta corrupción operativa, se plantea un primer elemento que debe ser considerado como central: “todo acto de corrupción policíaca constituye un acto de abuso de autoridad, toda vez que quien lo comete ‘toma ventaja’ de su posición y del poder que le otorga” (Urueña, 2001, p. 108).

Es importante destacar que estas disfunciones se presentan únicamente en funcionarios policiales, no en funcionarios trabajadores del sistema ferroviario; por

otra parte, son estos los que generan mayor impacto en la ciudadanía, disminuyendo la confianza en la policía y aumentando la percepción de inseguridad así como la pérdida del respeto hacia la autoridad.

Se necesita en primer lugar, el compromiso serio y creíble de parte de las autoridades, el reconocimiento del gobierno ante la magnitud del problema, asumiendo el compromiso de regularlo.

Los funcionarios policiales serían el principal foco de acción, debido a que esta institución concentra tantas irregularidades por sí sola, siendo esta problemática una entre tantas irregularidades observadas en el Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy, el cual debería que ser abordado a nivel Estatal.

## **II. Dimensión: Modo de Vida de los Vendedores en los trenes.**

### **1. Categoría: Cultura**

De acuerdo a lo planteado en la categoría de Políticas Públicas asumiendo la buhonería como un Modo de Vida arraigado a la realidad del venezolano la cual garantiza a muchas personas el sustento diario, convirtiéndose esta en parte de la cultura del Tuyero.

La cultura nace como fuente de la acción de los diferentes cambios de la vida social, que lleva intrínseco lo ideológico de los distintos grupos sociales. El grupo social que se describe en el estudio opera de cierta manera, constituyendo un

conjunto de determinaciones, condiciones de vida, representaciones, actitudes y conductas lo que los diferencia socialmente de otros grupos de buhoneros.

Por ello en este apartado se analizarán las construcciones más personales, como el hombre interactúa con el medio, sus determinaciones familiares y socioculturales.

#### **a. Subcategoría: familia**

Se precisará el grupo familiar, si este puede o no ofrecer a su familia calidad de vida.

**Edwin con Presencia**, (*Tiene dos hijos y trabaja en los trenes con su esposa*), **Yulbert el Respetuoso**, dijo (*tiene dos hijos uno recién nacido y otro pequeño de 3 años, vive con su esposa*). **José con Chispa**, (*tiene un bebé de 5 meses y uno de dos años, su esposa a veces trabaja con él*). **Yubraska muy solidaria**, explicó que (*tiene tres hijos, dos pequeños que aún dependen de ella y uno más grande*), y **Víctor con personalidad**, (*no tiene hijos*).

Para ser un vendedor de los trenes se deben de poseer ciertas características, cualidades y se deben tener ciertos dominios en cuanto al manejo del público, al momento de ofrecer los productos, porque la mercancía no se vende por sí sola esta debe ser promocionada y ofrecida al público. **Edwin con Presencia** explica algunas características que debe tener un buen vendedor de los trenes (*un vendedor tiene que andar bien presentado, si uno no anda bien presentable te voy a decir que hasta mí me daría miedo comprarle algo por qué no sé si lo saco del basurero de bonanza o*

*de cualquier otra basurero ¿me estas entendiendo?. El vendedor siempre tiene que estar con buena presencia porque lo que uno vende es la presencia de uno y tener buen léxico de paso).*

Del planteamiento de **Edwin con Presencia**, se pudo extraer que una de las principales características de un vendedor de los trenes es la buena presencia, y la buena dicción. Mientras **José con chispa**, dijo que *(para ser vendedor del ferro debes de tener chispa y ser dinámico porque si eres calladito y penoso no vendes nada).* **Kerwin un carismático**, explicó que *(la espontaneidad es una de las características de este vendedor, la chispa, lo ocurrente de su discurso al vender, lo que implica la imaginativa y autenticidad).*

Otro presentó tips acerca de esta población fue **Víctor con Personalidad**, *(buena característica no debe tener así como tal por que cada quien tiene su personalidad me entiendes no todos charlean igual cuando uno se monta en el tren toda la personalidad y todas las características de las personas cambian).* Cuando se refiere a que no todos charlean, quiere decir que no todos los vendedores de los trenes tienen la capacidad de elocuencia para establecer un discurso dinámico al público. Charlear, proviene del verbo charla, conversación, o discurso; por ello algunos de los vendedores son llamados *Charleros*. Se definió a los Charleros como el grupo de vendedores de los trenes que dominan la expresión verbal con fines publicitarios, de esta forma ofrecen sus productos a los usuarios que utilizan como medio de transporte el Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy.

Otro de los vendedores que explicó las características de los buhoneros fue **Yulbert el Respetuoso**, dijo (*un vendedor del ferro debe tener educación, respeto y valorarse como persona. Mostrando amabilidad y cortesía, muchos de ellos dicen que tratan como les gustaría que fuesen tratados*). **Yubraska muy Solidaria**, por su parte explicó que forma parte de la personalidad de cada quien (*Nosotros decimos “buenas tardes te traemos promociones bocadillo dos por quinientos, dulce de leche a trescientos así pues” así la gente nos compra. Aquí hay unos que se expresan bien otros que son mal hablados, esto forma parte de la personalidad de uno*). Es válido acotar que son un grupo que comparten ciertos códigos pero que son seres individuales con características propias que se van adaptando al contexto. **Kerwin un Carismático**, contó que (*tu para trabajar con el público tienes que ser servicial, cortés, educado tampoco es que, el vendedor tiene que saber hablar, dirigir se al público*).

En general el trabajo cara al público es uno de los trabajos que más cualidades exigen a la persona que lo ejerce, lo más importante es tener algunas características personales y habilidades sociales que les permitan desarrollar la economía informal en los trenes como la buena presencia, facilidad de palabra, tener empatía, respeto y paciencia. Algunas de las características aquí presentadas, responden a la cultura de barrios o zonas populares. Rodríguez (2002, p. 46-47) lo plantea así:

Lo que une a todas las hablas marginadas era... el estigma social que su uso comporta, frente al prestigio de la lengua estándar. Lejos de seguir el modelo de ésta en su actuación lingüística, el joven de la contracultura selecciona sistemáticamente las formas que se apartan de las normas, especialmente las más estigmatizadas.

Se evidencia que cuando se crea una subcultura particular, estas desarrollan un lenguaje distintivo, particular, y lo utilizan como signo de identificación y unión entre sus miembros. Los vendedores de los trenes comparten esta forma peculiar de manejar el discurso y son reconocidos por los usuarios como charleros, lo que evidencia su modo de vida.

#### **b. Subcategoría: Valores**

Cada persona construye su escala de valores personales, de igual forma dentro de cada grupo, etnia, forma o modo de vida se crean una serie de códigos, de valores que regulan ciertos comportamientos y conductas.

Los valores se jerarquizan por criterios de importancia, es decir, las personas preferimos unos valores a otros, esto va ligado directamente a la cultura. El auto, Chombart (1975. p.90) explica que “la cultura es un producto de la sociedad que engloba el conjunto de conocimientos, la lengua codificada, los modelos de las prácticas, los sistemas de representaciones y de valores, los símbolos, los mitos que pone el individuo”.

La cultura emerge como el componente de la acción práctica del sujeto. **Edwin con Presencia**, en su concepción sobre normas y valores dijo cuales lo identifican (*uno tiene que tener principios para poderte desenvolver en la calle. Uno tiene que tener moral, ser sincero honesto y ser humilde pues*). Sus valores no solo aplican al trabajo que ejerce, todo está interconectado con las relaciones sociales.

Para **José con Chispa**, *(el valor que me representa es la educación y bueno un vendedor deben de comprender a las personas, a veces una persona te dice una mala palabra uno tiene que aguantarse. Existe respeto hacia el usuario, que viene a ser cliente, así como la madurez en este comportamiento, el cual está rodeado de intereses, yo te trato bien, así tú me trates mal, ya que estoy siendo observado por todos, si tú no me compras más adelante estará otro posible cliente).*

Al igual que el buhonero anterior **Yulbert el Respetuoso** explicó que *(las personas que venden chucherías deben de ser tratables, depende de cómo tú trates a la gente ellos te compran si los tratas a las patadas no te va a comprar nada tienes que tratar a la gente con cariño. Es reciproco el trato, son valores arraigados a la esencia del vendedor en los trenes).*

La educación para **Kerwin un Carismático** abre muchas puertas *(el respeto la cordialidad, como te dije en un principio tu para trabajar con el público tienes que ser servicial, cortés, educado tampoco es que, el vendedor tiene que saber hablar, dirigir se al público .Siempre vendo con los buenos días, las buenas tardes. Es mejor montarse en un carro a trabajar que estar robando).*

Estos valores están influidos o determinados por la sociedad y una cultura determinada por intereses económicos, de producción, y de satisfacción de necesidades. Las orientaciones de los valores de los vendedores de los trenes (Córdoba 1986.p108) “la acción de los individuos se orienta hacia la satisfacción de sus necesidades y con ello se produce el hecho social. Esto funcionaliza la vida social convirtiéndola sólo en interacciones de individuos que producirán casi por sumatoria

el sistema social". Por ello detrás de la manera de vivir de cada vendedor y en general del gremio de vendedores de los trenes hay en cualquier momento de su historia, una filosofía. Es decir, el significado que estos le dan a la vida

Una de las orientaciones de valor del vendedor de los trenes es la familia, entendiendo el papel que esta ejerce en la dinámica de las necesidades, el comportamiento de preocupación o de necesidad de proteger, genera una conducta de buscar los medios para otorgarles calidad de vida.

## **2. Subcategoría: territorialidad**

Shejtman y Berdegué (2003) consideran que el territorio "es una construcción social, y no un espacio 'objetivamente existente' en virtud de variables físicas o económicas" (p.2). En el caso de estudio, el territorio se plantea como un contexto social donde se desenvuelven determinadas prácticas.

Por otro lado, Linck (como se citó en Martínez, 2012) señala también que representa un "espacio apropiado", y que "el territorio es un espacio con personalidad propia que ninguna ley geométrica permite entender" (p. 254). Muchos aseguran que los vendedores de los trenes se sienten dueños y señores del Ferrocarril, debido a que deambulan de un lado a otro vendiendo sus mercancías, organizados de una forma sistemática, conocen completamente el sistema, las horas donde hay más afluencia de personas por ende más ventas, reconocen a las autoridades y como mediar con ellos y con los problemas que se puedan presentar.

Han creado todo un modo de vida dentro de este contexto emergente, en el cual encontraron características que facilitan la comercialización de los productos debido a la masiva afluencia de personas que van desde los Valles del Tuy hasta la ciudad de Caracas a diario, así como el tiempo durante el viaje que permite que puedan transitar d un lado a otro, por ello estos individuos deben buscaron la forma de organizarse y así formar parte de ese colectivo social, adaptándose a los cambios y a las transiciones. Córdova, (1986, p.95) explica la perspectiva del cambio:

La cual puede apoyarse en los elementos creadores e innovadores de la cultura, e incluso en una cierta tradicionalidad movilizadora, para generar una ideología de cambio que sirva de pivote a los movimientos sociales de contestación, a los grupos sociales revolucionarios y de atracción para sectores de otras clases y grupos sociales.

Se plantea la cultura como la base o el apoyo hacia el surgimiento de las nuevas formas de organización social, esta es una de ellas.

Los buhoneros de los trenes mediante fue pasando el tiempo y más personas se fueron integrando a dicha actividad, lograron crear entre ellos formas para organizarse. **Yulbert el Respetuoso** planteó algunos de los términos que concibieron para la organización (*en el ferro nos distribuimos por turno, si llega uno que tiene tostón y caramelos y el que viene detrás de él trae lo mismo tiene que esperar a que llegue el otro tren, es depende de la mercancía que lleve cada quien. Una de las condiciones para ingresar en el tren es que deben esperar el turno, es por orden de llegada, no se pueden repetir mercancías*).

El orden de los turnos lo coloca la persona que llega de primero, no existe un jefe dentro de la organización, cada uno conoce las normas, ya lo dan por sentado, si

cuatro vendedores entran al tren, dos venderán en el vagón de adelante y dos en vagón de atrás, intentando no repetir, mercancías si algún vendedor nuevo, por desconocer las reglas del juego irrespetar algún turno, otro de los vendedores que lleve más tiempo se lo hará saber. De la misma forma lo planteó **José con Chispa**, (*nos distribuimos en el tren por turnos quien vaya llegando y así*).

Esto es rotativo pues las ventas son desde horas de la mañana hasta la noche, así como también se observó que se distribuyen por vagones, dos o tres en el vagón de adelante y dos o tres en el de atrás

**Yubraska muy Solidaria**, explicó una caracterización de los orden de jerarquía (*la organización es por turnos, nosotros todos somos unidos y uno se va después del otro por orden de llegada por lo menos ellos se van ahorita nosotros en el otro. Nosotros hablamos con los nuevos y le explicamos nosotros si apoyamos a las personas pues pero tenemos que hablarles. Porque todo el mundo necesita en esta broma*). Aparte de la jerarquía que existe cuando hay nuevos vendedores, quienes tienen que esperar a que venda el que tiene más tiempo, esto refleja que son celosos en cuanto al territorio y a la actividad.

Existe, entre este sector lo que se denomina *pago de vacunas*<sup>11</sup>, el cual es un mecanismo de extorsión por sí misma, **Yulbert el Respetuoso**, relató su experiencia: *Un día yo tenía 17mil y 100 tostones, me monte en el ferro y me lo quitaron todo, no me resistí ni nada pues. Yubraska la Solidaria* dijo, (*se paga 5 mil*

---

<sup>11</sup> Pagar o sobornar a los organismos de seguridad.  
<http://www.tubabel.com/definicion/5833-vacuna>

*por cada estación son como 20 mil).De igual manera Víctor con Personalidad explicó (aquí se paga son 8 mil en la norte son 10 mil en caracas son 12 mil se le paga a cualquier policía hay que bajarse de la mula porque si no te quitan todo).*

Esta figura de autoridad se presenta como un chantajeador, pues reinciden una y otra vez en el cobro de algún impuesto para permitir la venta en los trenes. Las vacunas se pagan a policías para que ellos puedan garantizar lo que por ley deben hacer la cual contempla la prohibición de la buhonería en los trenes, en su lugar estos cobran a cambio de dejar que los vendedores de los trenes continúen trabajando.

Otra de las determinaciones se puede apreciar en este modo de vida son los requerimientos para trabajar en los trenes. Expresan los vendedores aspectos como *¿Quiénes pueden trabajar en los trenes? Edwin con presencia,* conto que *(mi amor muchacha así como tu están vendiendo café vendiendo pan vendiendo cigarros vendiendo cualquier cosita para poder solventar la comidita de los muchachos hay policías que también mandan a vender su mercancía chica tienen gente trabajando vendiendo chucherías tienen puestos de negocios, misma gente que trabaja en el IFE también que tienen puestos de negocios de café de chucherías y cuestiones así en el ferro en Charallave norte hay una .Bueno mira las personas que sean responsables oíste porque si va a venir un malandrino que está vendiendo y entonces está pendiente que no vende sino de robar un teléfono a cualquier personas que está por hay por qué le gusto más ganarse el dinero así esa forma no la podemos aceptar tampoco ningún vendedor hay. El vendedor tiene que tener como quien dice pie de plomo hay si vas a ser vendedor es vendedor si vas a ser ladrón eres ladrón).*

**Yubraska muy Solidaria**, dijo (*el buhonero en los trenes tiene que ser malandro jajaja tiene que tener carisma para poder vender nosotros somos como 50 ya aquí no puede entrar todo el mundo*). **Kerwin un Carismático**, (*los que pueden trabajar en los trenes es porque tienen chispa y tiene que andar con cuidado*).

Ellos expresan que quien quiere puede vender en los trenes, cualquier persona que tenga la necesidad de satisfacer necesidades que no han podido ser cubiertas, personas que no tienen un empleo formal, que se encuentren desempleadas, o que lo tienen pero este no les solventa todas sus necesidades.

Pero, no todas las personas que tienen estas condiciones ven atractiva esta ocupación a pesar de los ingresos sustanciosos que se generan a diario, pues implica ciertos riesgos debido a que la buhonería en los trenes es completamente ilegal, pues las instalaciones del sistema no fueron creadas para dicho fin. Muchos toman el riesgo debido a que es una opción rápida para generar ingresos, en Venezuela en los últimos años con la actual crisis económica, social y política ha incrementado este medio de subsistencia según el Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles, Inc. (CREES) Selman y Fonet (2014) Explica por qué el incremento de este sector:

Un sistema de precios distorsionado, como existe en Venezuela, implica despilfarro de recursos escasos valiosos que pueden ser utilizados de mejor forma para satisfacer demandas y necesidades humanas. La mejor política social de cualquier gobierno es crear un ambiente de negocios que promueva la inversión, producción, generación de más y mejores empleos productivos, redundando todo ello en más riquezas disponibles y mejor calidad de vida. (Selman y Fonet, 2014, p.6)

Desde este punto de reflexión, la buhonería, el sector informal ha ido evolucionando, según uno de los buhoneros de los trenes explico, **Yulbert el Respetuoso**, *(ha aumentado la economía informal porque mientras más desempleo hay más gente vende aquí, pero eso es malo para los que tenemos tiempo aquí porque es menos ventas para nosotros...de la economía informal en los trenes).*

Se puede observar el incremento significativo de la economía informal en los trenes muchos se atreven, otros no; dadas las condiciones en la se tienen que desenvolver.

### c. Subcategoría: Convivencia entre pares

Uno de los momentos más complicados en la cotidianidad laboral es establecer acuerdos con tantos caracteres y personalidades diferentes, una de las dificultades más frecuentes es la convivencia entre pares. Las relaciones más estrechas se van por la borda sin importar si se trata de amigos de la infancia, de esposos que decidieron trabajar juntos, de hermanos, de padres e hijos que deben coincidir en la vida de trabajo. **José con Chispa** contó *(el ferro todos somos como hermanos porque compartimos más entre nosotros que en nuestra casa y toíta la gente que va en el ferro porque de ellos depende uno).*

El día a día de los equipos de trabajo es complicado, especialmente cuando los involucrados son personas experimentadas que llevan tiempo ejerciendo el oficio, también cuando existen algunas normas y parámetros que cumplir. **Kerwin un Carismático**, expreso *(en los trenes no tenía relación con nadie, en terminal todos nos ayudamos, barremos el terminal, pintamos, ayudamos a los choferes, cuidamos*

*el terminal porque es nuestro puesto de trabajo somos una cooperativa). A diferencia de Kerwin, **Yulbert el Respetuoso** dijo (todos somos una comunidad, somos compañeros y entre todos buscamos de ayudarnos lo que si es que los que tienen más años hay un respeto la experiencia se respeta).*

Existen jerarquías dentro de este modo de vida y el factor que influye directamente son los años de experiencia, lo que lleva intrínseco el sobrevivir dentro de la dinámica de los trenes. **Yubraska muy Solidaria**, expresó *(a veces la relación es buena a veces caemos en campo peleamos a veces estamos bien. Las personas nos apoyan hay unos que no y hay unos que si pero la mayoría nos apoyan. Con el personal del IFE ellos hablan con nosotros con la policía nacional la relación es horrible hay unos que son conscientes y hablan con nosotros pues pero hay unos que son bueno pues eso depende).*

Cuando ellos hablan de un apoyo es pagar a los funcionarios para que los dejen continuando trabajar, esta dinámica implica el huir de los policías, para desapercibido entre los usuarios, trabajar para pagar multas, vivir una realidad incierta, donde se puede ganar mucho, pero de un momento a otro pueden perderlo todoo.

#### **d. Subcategoría: Código y simbología**

Los vendedores de los trenes han construido mediante sus relaciones sociales un conjunto de códigos y símbolos que los caracterizan un signo es algo producido por una sociedad para significar algo para sus integrantes “algo que significa algo para alguien” Peirce (1974, p.20).

Aquí nos referimos a los signos que una cultura produce para que se puedan realizar los procesos de comunicación generales. **Kerwin el Carismático** expreso (siempre *vendo con los buenos días, las buenas tardes, dependiendo de la hora ¿me entiendes? Tenemos por aquí bocadillos, chupetas. Tienes que tener labia oíste, y simpatía y carisma*).De la misma forma **Yubraska muy Solidaria**, dijo (*nosotros decimos “buenas tardes te traemos promociones bocadillo dos por quinientos, dulce de leche a trescientos así pues”*).**José con Chispa** argumento las características particulares de esta forma de expresión (*para ser vendedor del ferro debes de tener chispa y ser dinámico porque si eres calladito y penoso no*).

Es por ello que, “un lenguaje especial o con gran colorido argótico que funcionan como comunicación fática, o bien como lengua restringido, que es utilizado como signo de unión e identificación entre su miembros” (Rodríguez, 2002, p.46-47).

Cada contexto cultural permite su comunicación porque es productora de signos y son estos los que constituyen los elementos básicos de los mensajes, teniendo como fin transmitirles a los usuarios simpatía, humor, buscando formas de agradar al público y la vez hacer publicidad a los productos .

### **4.3 DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS USUARIOS: UN MERCADO PARA COMPRAR**

A continuación, se presentaron los resultados obtenidos del instrumento empleado a los usuarios de la Línea I Caracas – Cúa del Sistema ferroviario, la misma se aplicó a 100 usuarios que tienen una dinámica de uso de servicio en el transporte masivo, la aplicación de este instrumento se hizo, de manera aleatoria al salir los usuarios del torniquete u otros que se encontraban en los alrededores.

En este apartado, están presentes las perspectivas de los usuarios, la misma se encuentra dividida en dos dimensiones, la primera parte corresponde a la dimensión Economía informal, categoría buhonería y categoría políticas públicas, la segunda parte, dimensión modo de vida, categoría cultura.

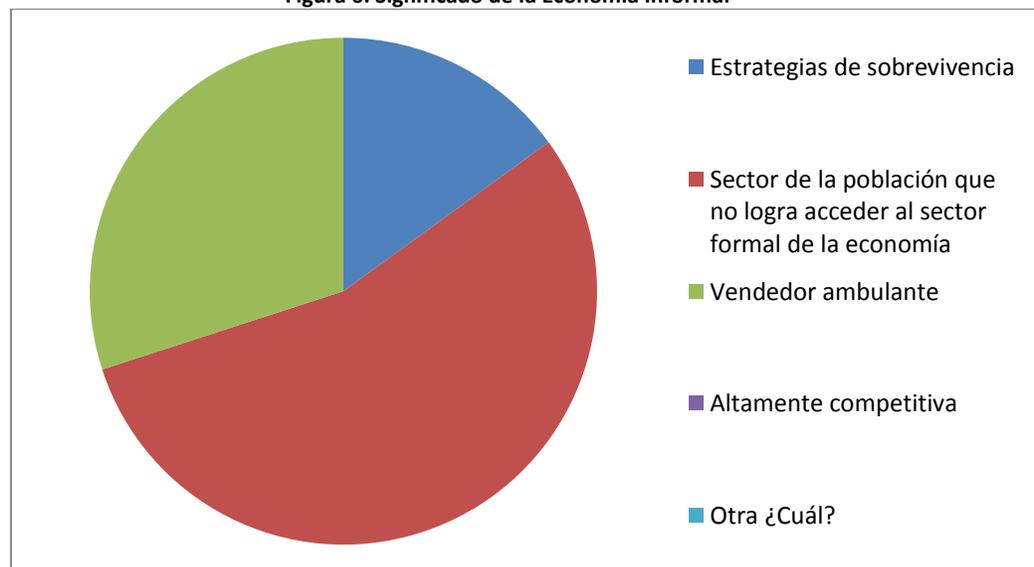
## I parte. Dimensión Economía Informal

### Gráfico 1. Significado de la Economía Informal

¿Qué significa para usted la economía informal?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Estrategias de supervivencia	15 (15%)
b) Sector de la población que no logra acceder al sector formal de la economía	55 (55%)
c) Vendedor ambulante	30 (30%)
d) Altamente competitiva	
e) Otra ¿Cuál?	

Figura 6. Significado de la Economía Informal



El 55% de los encuestados señalan que la economía informal, es un sector de la población que no logra acceder al sector formal de la economía, pareciera en consecuencia se puede decir, que no hay oferta y demanda en el mercado laboral. El Troudi, Bonilla (2005) explica que:

La economía informal está referida a los circuitos de comercio no reconocido (buhonería), las prácticas no formales de prestación de servicios...a partir de los cuales se genera acumulación del capital, se inscriben dentro de las estrategias de sobrevivencia de sectores de la población que no logran acceder al empleo formal. (p. 50)

Lo que demuestra que la mayoría de los entrevistados están conscientes de que los vendedores informales del Sistema Ferroviario son personas que no pueden acceder al sector formal de la economía, sea por diversas razones; desempleo, falta de escolaridad, capacitación para algún oficio, presentan alguna discapacidad, nunca han podido acceder al mercado formal, entre otras circunstancias que incitan a esta población a pertenecer al sector informal.

Por lo cual esta ventana se muestra como una de las principales estrategias de sobrevivencia, y es que los sectores más pobres, siempre, dependerán estrechamente de las condiciones generales de la economía y del mercado de trabajo, es decir, en épocas de crisis económica, inflación, desabastecimiento, donde el alto costo de la vida es exorbitante, los más afectados son aquellos que no tienen la forma de obtener los recursos para subsistir.

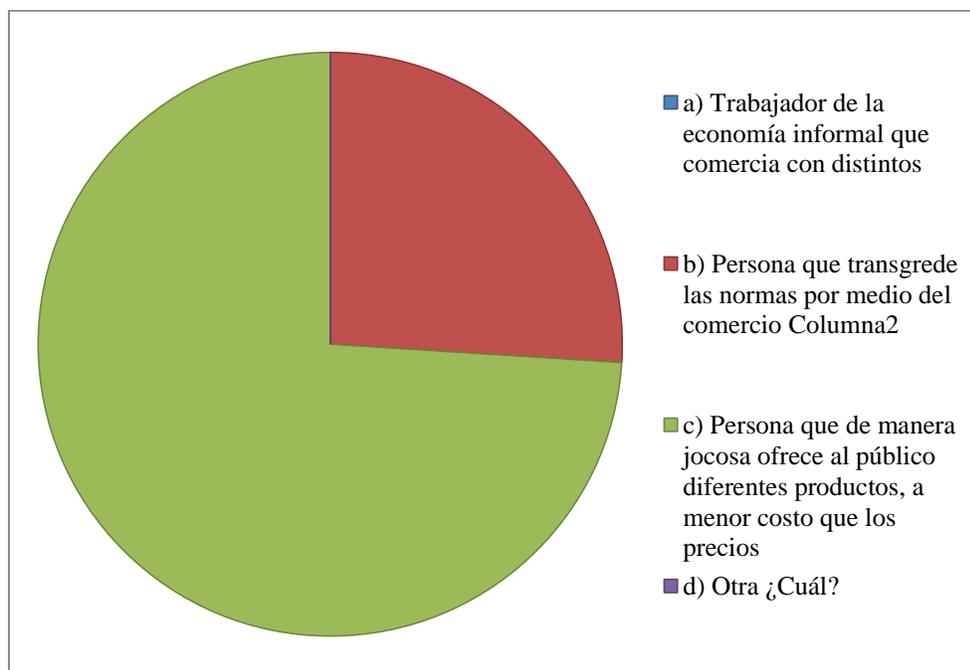
Por otra parte es importante resaltar, que los usuarios asocian directamente al sector de la economía informal con vendedores ambulantes, siendo estos los más reconocidos dentro del entorno, quienes transitan entre trenes comercializando todo tipo de golosinas y otros productos de fácil traslado.

## Gráfico 2. Definición de buhonero

¿Usted cómo definiría buhonero?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Trabajador de la economía informal que comercia con distintos bienes	0
b) Persona que transgrede las normas por medio del comercio informal	26 (26%)
c) Persona que de manera jocosa ofrece al público diferentes productos, a menor costo que los precios del mercado.	74 (74%)
d) Otra ¿Cuál?	

Figura 7. Definición de buhonero



Un 74% de los encuestados consideran que los buhoneros son personas que ofrecen al público diferentes productos a menor costo que los precios del mercado.

Por otro lado, el 26% opina que los trabajadores de la economía informal trasgreden las normas.

Una parte de los usuarios reconoce que existen reglas y normativas dentro del Sistema Ferroviario y que estas están siendo violadas al momento en que ejerce la buhonería dentro de los trenes, pero también es cierto que otra gran parte de esa población perciben a los vendedores informales como personas que le brindan al usuario productos durante el viaje a un bajo costo y no solo eso influye sino la forma en que estos ofrecen sus productos de manera jocosa, bulliciosa y bromista. Ramírez y Velásquez (2003), citando a Márquez (1995) definen buhonero como “Personas que realizan su actividad en las vías públicas, colocando un puesto de venta en el piso o ejerciéndola de manera ambulante...” Esta es la forma en que se presentan, está por ser una actividad ilegal, es decir, no está controlada o regulada por algún organismo competente no está bien vista “...regularmente estas personas no cuentan con el permiso ni son controlados por la Municipalidad” (p. 28).

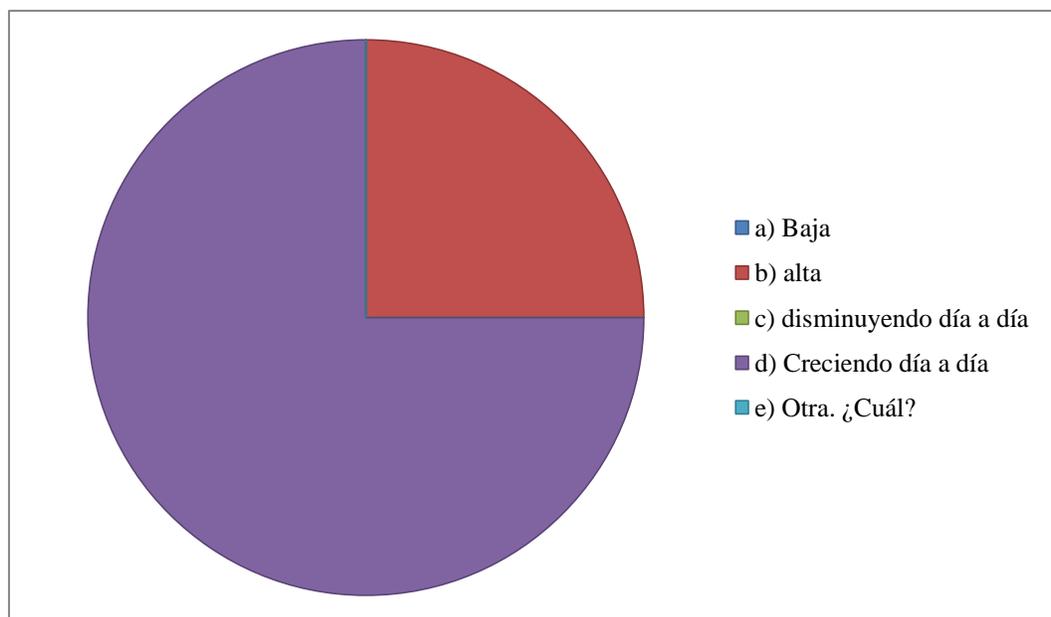
Ante estos planteamientos de los sujetos encuestados, se puede resaltar que ambas opciones son ciertas según los autores consultados la definición de buhonero; las personas que ejercen esta actividad comercial no cuentan con los permisos necesarios, y ofrecen al público mercancía a menor precio que en el mercado formal, una de las razones que estos no tienen que pagar impuestos, alquiler, luz, agua, no le agregan más valor de lo debido a los productos que comercializan.

### Gráfico 3. Evolución de la economía informal

¿Usted cómo ha observado la evolución de la economía informal en los trenes durante los últimos años?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Baja	
b) Alta	25 (25%)
c) disminuyendo día a día	
d) Creciendo día a día	75 (75%)
e) Otra. ¿Cuál?	

Figura 8. Evolución de la economía informal



La información presentada explica que los sujetos entrevistados con el 75% coinciden con que la evolución de la economía informal es alta, va aumentando día a día. Asimismo la explicación de los encuestados coincidieron que día a día hay más personas inmersas en esta actividad que busca este medio para subsistir.

En Venezuela, el sector informal se ha incrementado a medida que se acentúa la crisis económica, los desempleados se han desplazado hacia la informalización del trabajo, pues en tiempos de crisis la inventiva de las personas aflora, lo que trae como consecuencia que exista un gran número de vendedores informales quienes han apostado a desarrollar sus actividades en todo el país, en todo tipo de áreas públicas donde exista movilización, entrada y salida de personas masivamente, donde se incluyen: avenidas, mercados municipales, terminales, autobuses, metro y en este caso el ferrocarril.

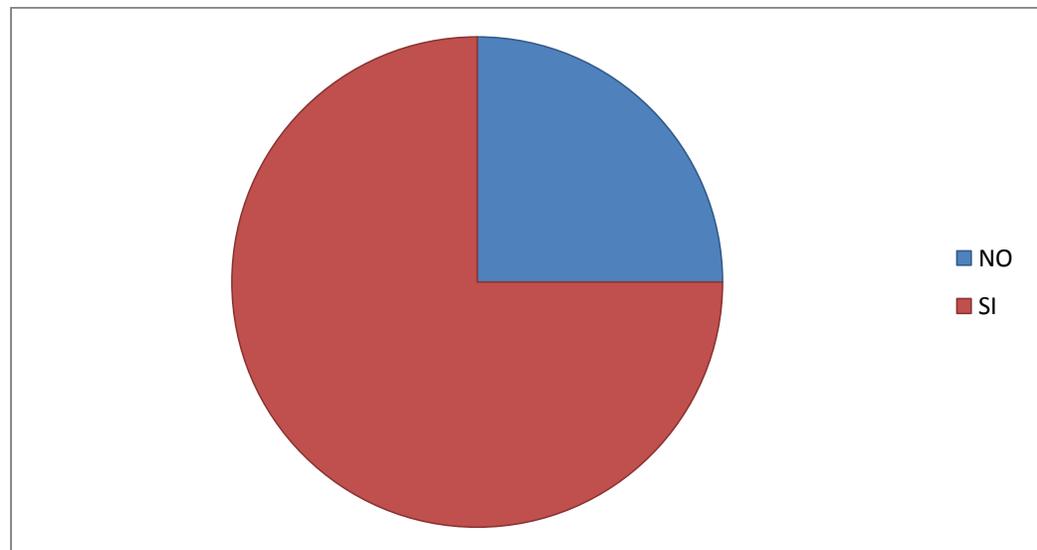
Al respecto, Hernández (2006) establece que el desempleo “Es elemento más importante que ha originado la aparición de la economía informal por las escasas posibilidades de empleo que ofrecen los sectores formales de la economía del país, provocando una excesiva evolución en la tasa de desempleo”. (Hernández, 2006, p.80). Es decir, el desempleo ha provocado el desarrollo de un problema socioeconómico en el país, donde está presente una modalidad de la informalidad de la economía, como lo es el buhonerismo en los trenes que día a día se le suman actores, fenómeno que evidencian los usuarios que utilizan el Sistema Ferroviario.

#### Gráfico 4. Acceso a la mercancía

¿Usted compra mercancía a los buhoneros de los trenes?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) No	24 (24%)
b) Si	76 (76%)

Figura 9. Acceso a la mercancía



Parte de la población encuestada 76%, afirma que los usuarios adquieren mercancía de los buhoneros ambulantes de la Línea I Caracas- Cúa, así mismo cabe resaltar, que compran porque tienen precios accesibles y por lo prolongado del viaje. Por otra parte, la población que respondieron negativamente con 24% expone que no compra mercancía porque algunos vendedores tienen mal aspecto. Ruiz (2005) en un estudio sobre la Agresividad y resistencias en la venta ambulante del Metro: El caso de los vagoneros. Explica que:

El usuario es otro de los actores principales con los que se involucra el vagonero, pues es siempre el potencial beneficiado y a la vez perjudicado, desde el momento en que, o bien soporta el estruendo de los reproductores de los vendedores de discos, o encuentra el artículo que necesitaba. El trato para el usuario se vuelve muy importante y el vagonero puede tomar una actitud servicial, amable, “educada”, aunque también puede suceder lo contrario, ser grosero, agresivo y altanero. Entre los vagoneros existe una diferencia entre cliente y usuario, para eliminarla el vendedor echa mano de las normas de servicio, de lo que ha aprendido y le han inculcado en la ocupación, del trato que ha recibido cuando ha sido cliente, de lo que piensa que debe ser un buen servicio, de lo necesario para agradar y convencerlo para comprar su producto. (Ruiz, 2005, p.8)

En esta investigación utilizó el término vagonero para referirse a buhonero ambulante explican que de la actitud de este depende la receptividad del usuario y si este accede a la compra de mercancías se convierte en un cliente.

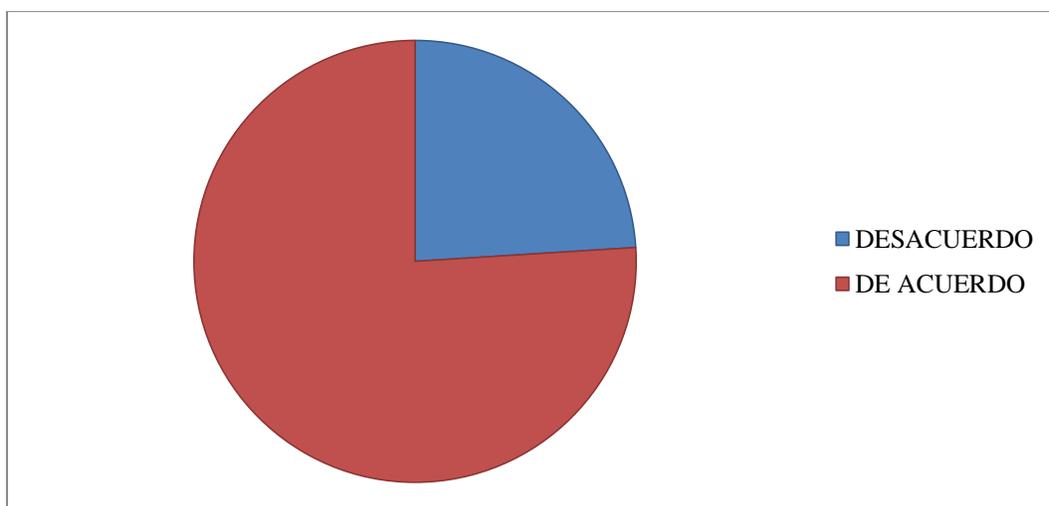
En el caso de los vendedores del Sistema Ferroviario la situación es similar la relación usuario, cliente y vendedor, son necesarios, cotidianos y representan enfrentamientos con negociaciones entre estos tres actores en donde se interconecta las diferentes percepciones desde lo estético, lo moral, lo ético y hasta los estados de ánimo de las personas y de ello depende la subsistencia de este grupo dentro de las instalaciones del tren.

### Gráfico 5. Posición ante la economía informal

¿Usted está de acuerdo o en desacuerdo con la economía informal en el IFE?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Desacuerdo	24 (24%)
b) De acuerdo	76 (76%)

Figura 10. Posición ante la economía informal



Al igual que en la figura anterior, los usuarios encuestados respondieron estar de acuerdo con la economía informal en el Instituto de Ferrocarriles del Estado en un 76%. Pues estas prácticas no los afectan directamente, al contrario los benefician:

- 1) Adquieren productos a menor precio que en abastos, bodegas, kiocos, panaderías.
- 2) Otros no alcanzan a desayunar, almorzar o cenar y aprovechan esto como una oportunidad para aguantar un poquito.

3) Son 25 minutos de viaje en condiciones normales, por lo que el factor tiempo es uno de los factores que actúan a favor de los vendedores.

La economía informal persiste porque el usuario accede a la adquisición de los productos, o porque colabora con la mendicidad, la buhonería, con los cantantes y artistas de los vagones.

Una de las principales causas que perjudican al vendedor informal es que de parte del usuario no existe una cultura de cumplimiento de normativas, de respeto y valor hacia el Sistema de Transporte Ferroviario que tan solo cuesta 4bs, lo que no representa ni el 1% del pasaje del Transporte terrestre. Estos arrojan los desperdicios dentro de los trenes, envolturas de caramelos, dulces, vasitos de café, algunos productos derramados, entre otros, que desmejoran la calidad del servicio y dejan en evidencia la venta de chucherías y productos comestibles dentro de los trenes.

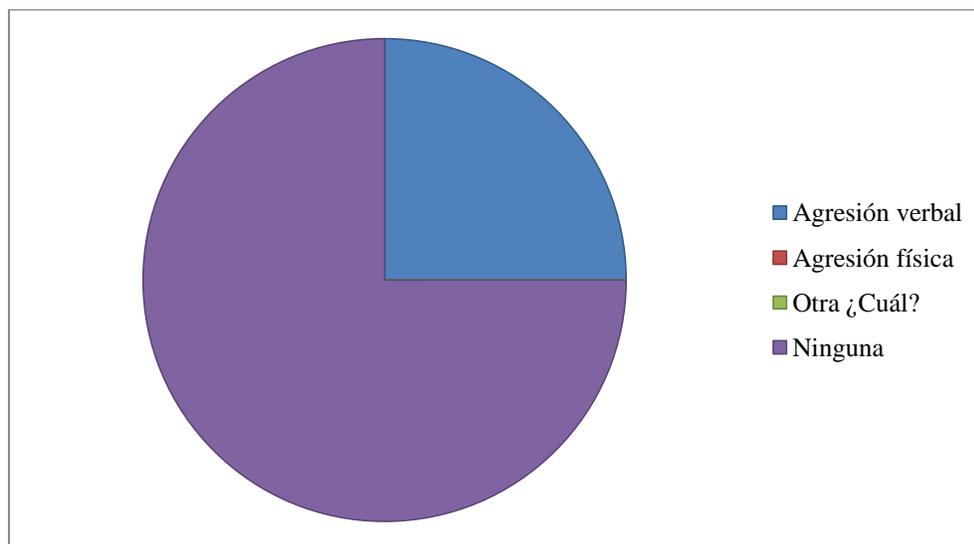
## II Parte. Modo de Vida

### Gráfico 6. Actitud ante el buhonero

¿Usted ha visto algún tipo de maltrato en contra de los buhoneros ambulantes por parte de los usuarios?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Agresión verbal	25 (25%)
b) Agresión física	
c) Otra ¿Cuál?	
d) Ninguna	75 (75%)

Figura 11. Actitud del buhonero



Lo indicado establece, que el 75% de la población asegura que no han percibido ningún maltrato por parte de los usuarios hacia los vendedores de la economía informal.

Esta pregunta está vinculada a las anteriores, por lo que, si el usuario accede a la compra de mercancías, se convierte en cliente de los vendedores informales, en su mayoría están de acuerdo con la práctica de la misma no existen evidencias frecuentes de riñas o disputas entre clientes y vendedores. En la relación usuario-vendedor-cliente, (Ruiz, 2005, p.8) “los lazos que se presentan son necesarios, cotidianos y representan enfrentamientos con negociaciones entre estos tres actores en donde se involucran múltiples campos, entre ellos se encuentra el estético, moral, religioso, éticos y de sentimientos”.

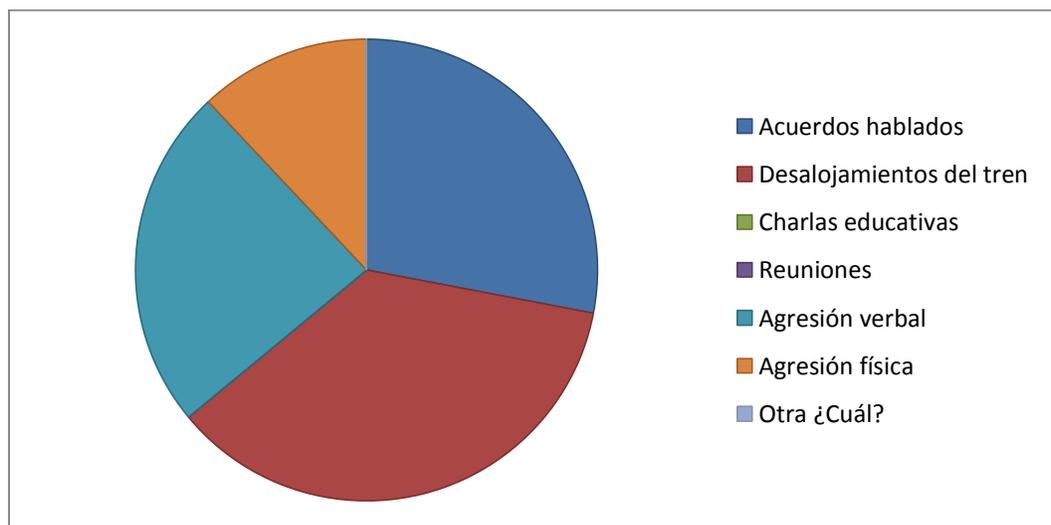
En su mayoría hay una relación de aceptación o sencillamente muchos ignoran esta situación, lo hacen ver como parte de su realidad y de la dinámica cotidiana, es parte del día a día de las personas que utilizan como medio de transporte el Ferrocarril de los Valles del Tuy, y solo tienen dos opciones: aceptar esta realidad, o molestarse a diario por la presencia de la misma.

### Gráfico 7. Medida ante el buhonero

¿Usted ha visto que se haya ejercido alguna medida a los buhoneros ambulantes por parte de los cuerpos de seguridad?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Acuerdos hablados	28 (28%)
b) Desalojamiento del tren	36 (36%)
c) Charlas educativas	
d) Reuniones	
e) Agresión verbal	24 (24%)
f) Agresión física	12 (12%)
g) Otra ¿Cuál?	

Figura 12. Medida ante el buhonero



Estos resultados evidencian en un 36%, que los buhoneros son desalojados del tren por parte de los cuerpos de seguridad, como segunda opción se encuentran que entre ellos hay acuerdos hablados con 28% así como también agresión verbal 24% y

agresión física 12%. Lo anterior ejemplifica, la relación de las personas que componen los cuerpos de seguridad con los buhoneros dentro del sistema.

Según la revista digital Agencia Venezolana de Noticias, en su artículo Refuerzan medidas de seguridad para suprimir economía informal en el ferrocarril el 18/10/2013, explica el supervisor general de seguridad de la Oficina de Protección y Control de Riesgos (OPCR) del IFE, Leonardo Jaspe: "Reforzaremos el trabajo conjunto que venimos haciendo con representantes de la Policía Nacional Bolivariana, Milicia, Batallón de Ingenieros Ferroviarios, Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (Cicpc) y el Servicio Bolivariano de Inteligencia Nacional (Sebin). Las medidas el cierre de las puertas internas de los coches, presencia de personal de seguridad o grupo de apoyo móvil en los vagones, decomiso de la mercancía ofertada, desalojo de las instalaciones y puesta a la orden ante la sede de la fiscalía del Ministerio Público ubicada, en Cúa".

Es importante destacar que hace 4 años de la implementación de este operativo, en la actualidad en ocasiones se evidencia la presencia cuerpos Policiales y efectivos de la Guardia Nacional en los alrededores de los trenes y andenes, pero por otra parte continua el incremento de vendedores dentro del sistema.

De parte de los vendedores informales hacen conocer que las medidas tomadas por los Policías Nacionales es el pago de vacunas para permitir la venta, si esto no pagan dicha "multa" se procede a las medidas de seguridad expresadas por el supervisor general de seguridad de la Oficina de Protección y Control de Riesgos (OPCR) del IFE, las cuales son en su mayoría el despojo de la mercancía y del

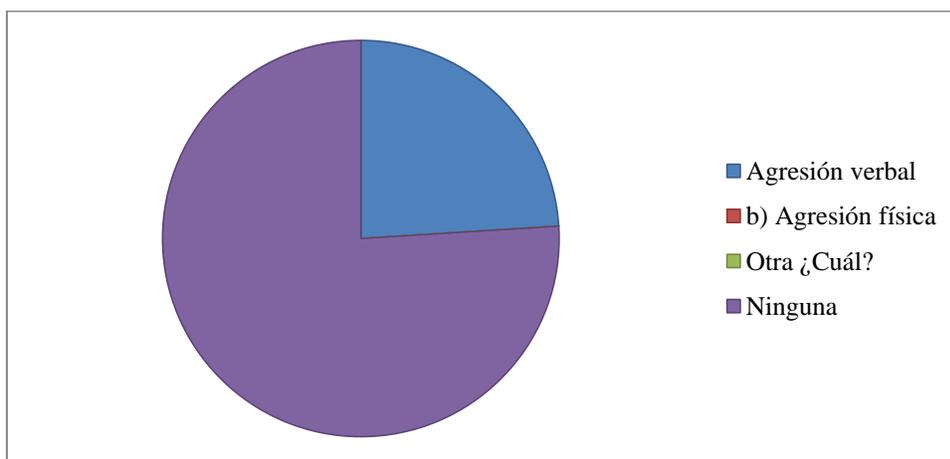
dinero, si existe resistencia de parte del buhonero este es apresado y en algunos casos si se muestra con una actitud poco receptiva puede ser maltratado físicamente, cuestión que no es desconocida por los usuarios debido que escenas como estas suceden a diario a la vista de cientos de transeúntes del Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy.

### Gráfico 8. Actitud ante el usuario

¿Usted ha observado a los buhoneros atacando o agredido a los usuarios del tren?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Agresión verbal	25 (25%)
b) Agresión física	
c) Otra ¿Cuál?	
d) Ninguna	75 (75%)

Figura 13. Actitud ante el usuario



Se expresa gráficamente un 75% de los usuarios no ha observado algún tipo de agresión por parte de los buhoneros hacia los usuarios del ferrocarril.

De parte del vendedor informal según la información suministrada en las entrevistas es necesario establecer una actitud cordial y respetuosa hacia el usuario de ello depende el incremento de las ventas. Según Yulbert Vargas vendedor del Ferrocarril desde hace 4 años explica que: “las personas que venden chucherías deben ser tratables, depende de cómo tu trates a la gente ellos te compran si los tratas a las patadas no te va a comprar nada tienes que tratar a la gente con cariño”

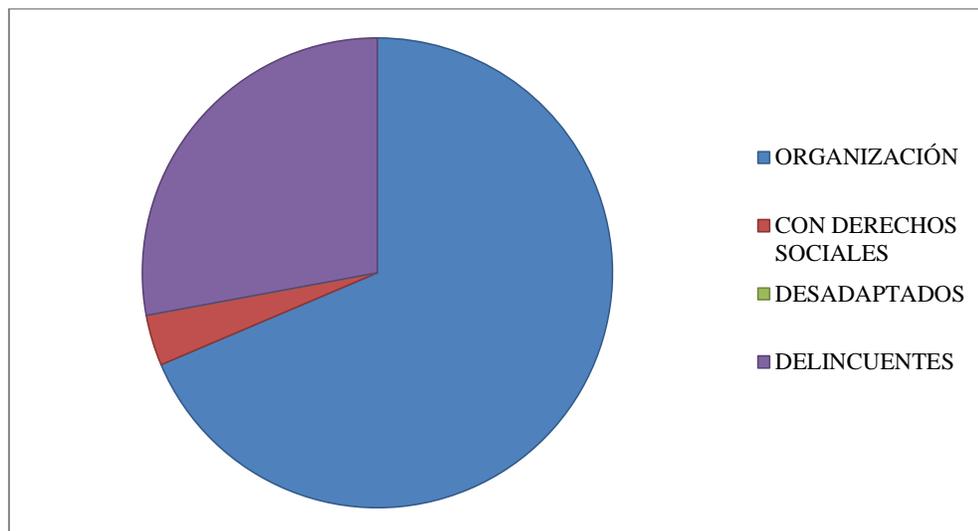
Lo anterior explica más de cerca la interacción buhonero-usuario. Esto evidencia la reacción de muchos, ya que, algunos no están de acuerdo con la forma de proceder de las autoridades del Sistema y defienden la permanencia de los buhoneros informales, mientras otra parte está entre la crítica o el desconocimiento, es decir, prefieren mantenerse al margen del problema pero de igual manera adquieren lo productos que estos ofrecen.

### Gráfico 9. Percepción del buhonerismo

¿Usted cómo percibe a los buhoneros?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Organización	59 (59%)
b) Con derechos sociales	3 (3%)
c) Desadaptados	
d) Delincuentes	24 (24%)
e) Otra ¿Cuál?	

Figura 14. Percepción del buhonerismo



En 59% de los encuestados, estuvo de acuerdo que dentro del sistema los vendedores informales están organizados, la segunda opción los percibes como delincuentes con 24% y solo un 3% expresa que tienen derechos sociales.

Ante este planteamiento, es necesario acotar que los usuarios que diariamente se transportan en el ferrocarril reconocen que los buhoneros ambulantes tienen códigos entre ellos, que se turnan, alguno han observado las discusiones cuando uno

se le adelanta al otro para vender o si lleva la misma chuchería, estos son actos públicos para los que transitan a diario. Es fácil reconocer que aunque no exista una cooperativa o una asociación hay un gremio u organización reconocida desde afuera. Reconocido como un modo de vida el cual “se distingue por las características esenciales del conjunto de las prácticas, de las actividades que no se reducen jamás a actos aislados” (Córdova, 1986, p.45). Es decir, a través de las prácticas del individuo se puede conocer todo un grupo social el cual tiene derechos sociales pero también deberes y normas que cumplir.

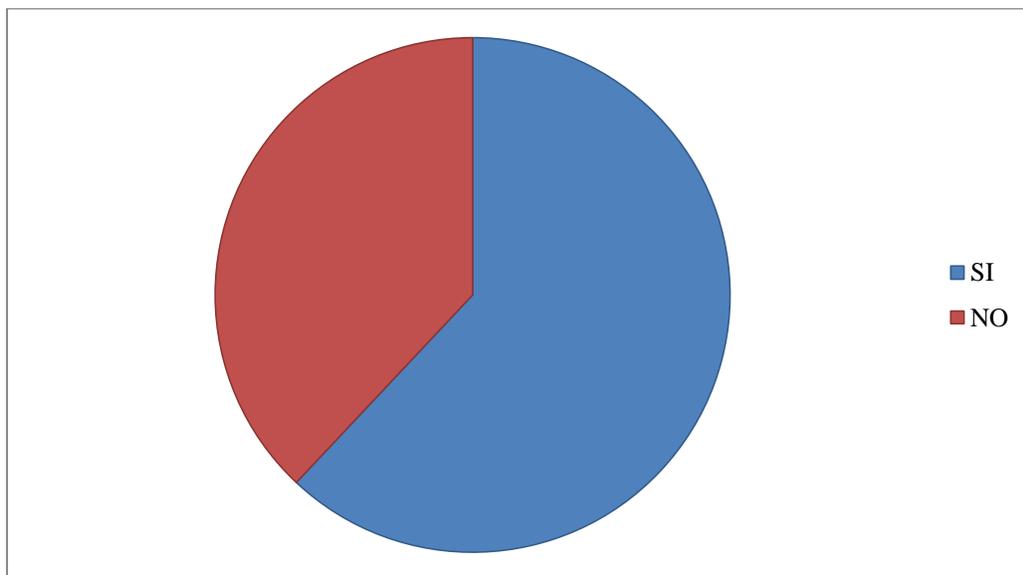
Por otro lado los puestos ambulantes son operados por familias o miembros de una familia, bien sea de manera individual o en asociación con otros. (Cacciamali, 2000, p. 98). Los usuarios comentan que han podido evidenciar buhoneros con sus hijos y familias completas que venden juntas, por ello no están desvinculados de los derechos, muchos lo ven como un sector vulnerable, mientras que otra minoría no piensa exactamente lo mismo.

### Gráfico 10. Organización de la economía informal

¿Usted cree que existe algún tipo de organización de buhoneros ambulantes de los trenes?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Si	62 (62%)
b) No	24 (24%)

Figura 15. Organización de la economía informal



En atención al análisis de esta figura, muestra el 62% creen que si son parte de una organización lo cual tiene mucha similitud con la pregunta anterior. Los vendedores informales son reconocidos dentro del sistema, Cartaya (2008) hace una descripción sobre la informalidad, citando a Galeano y Beltrán exponen que, “es vista como un espacio de construcción de la vida social de relaciones en medio de la cual

se definen roles, normas, valores, intereses y expectativas compartidas entre actores sociales); espacio que se consolida a través de años de convivencia en un espacio determinado” (p.4) lo que vincula a estas personas que ejercen la economía informal e interconecta en sus prácticas cotidianas da una cierta idea de totalidad, porque como lo expresa Cartaya (2008) existen normas, valores, intereses y expectativas compartidas entre los actores, están personas han ido evolucionando en sus prácticas a través de los años, se reconocen unos a otros y también son reconocidos por los usuarios del Sistema ferroviario, es evidente que la mayor parte de este gremio se reúnen en la estación Charallave sur que es donde abordan el tren para vender sus productos, donde ellos cumplen su propia organización y lineamientos.

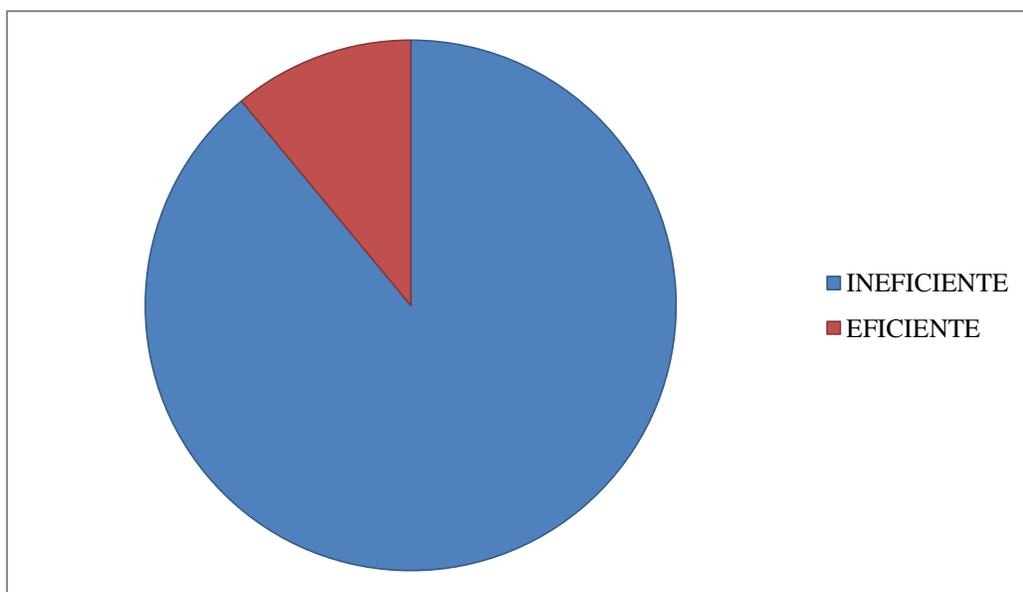
“En esta perspectiva, el modo de vida lejos de explicar la realidad social aparece como una suerte de resultante del conjunto de las relaciones sociales”. (Córdova, 1986, p.46). Este grupo comparten una ideología, la actividad que ejercen se manifiesta con características y peculiaridades propias en cada caso pero que en sí se identifican como un modo de vida que implica la subsistencia, por ello se observa la camaradería, y el compañerismo entre ellos.

### Grafico 11. Opinión de las normatias del IFE

¿Usted que opina con respecto a las normas del IFE sobre la buhoneria?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Ineficiente	89 (89%)
b) Eficiente	11 (11%)

Figura 16. Opinión de las normativas del IFE



De acuerdo con esto, el 89% expone que las normas del IFE son ineficientes, ya que igual son irrespetadas por los buhoneros.

Dentro de estas normativas esta la prohibición de la mendicidad y la buhonería dentro de las instalaciones del tren. Para muchos de los usuarios escuchar conversaciones entre vendedor donde dicen: “El paco me pidió 5 mil Bs y yo se los entregué, porque es mejor que entregarle el realero que gasté en mercancía...Que se quede con esa plata, que yo vendiendo hago más”.

Algunos de los funcionarios entrevistados afirman a diario desalojan a unos 10 o 15 vendedores informales, pero admitió que no tienen manera de verificar si estos entran de nuevo o no al sistema. El supervisor general de seguridad de la Oficina de Protección y Control de Riesgos (OPCR) del IFE, Leonardo Jaspe<sup>12</sup> en una entrevista por parte de la revista digital Agencia Venezolana de Noticias, en su artículo *Refuerzan medidas de seguridad para suprimir economía informal*. Recalcó que los cuerpos de seguridad harán cumplir las normativas del sistema para combatir este problema. "Los comerciantes informales que incumplen las normas del IFE propician la ingesta de alimentos dentro de los trenes y transitan entre las puertas internas de los vagones". Entre las medidas que se aplicarán destacan: el cierre de las puertas internas de los coches, presencia de personal de seguridad o grupo de apoyo móvil en los vagones, decomiso de la mercancía ofertada, desalojo de las instalaciones y puesta a la orden ante la sede de la fiscalía del Ministerio Público ubicada, en Cúa.

Pero en la realidad no se observan los resultados de estas medidas, debido a que muchos afirman que día a día se suman nuevos buhoneros, así como algunos desisten otros buhoneros nuevos entran, es cuestión de quien sobrevive. Como algunos que llevan años ejerciendo la buhonería en los trenes, lo cuales coinciden que les gusta su trabajo pero a la vez reconocen que es peligroso, así como lo afirma Kerwin Díaz, trabajador informal que ejerció la buhonería en los trenes pero que

---

<sup>12</sup> Revista digital Agencia Venezolana de Noticias, en su artículo *Refuerzan medidas de seguridad para suprimir economía informal en el ferrocarril* el 18/10/2013.

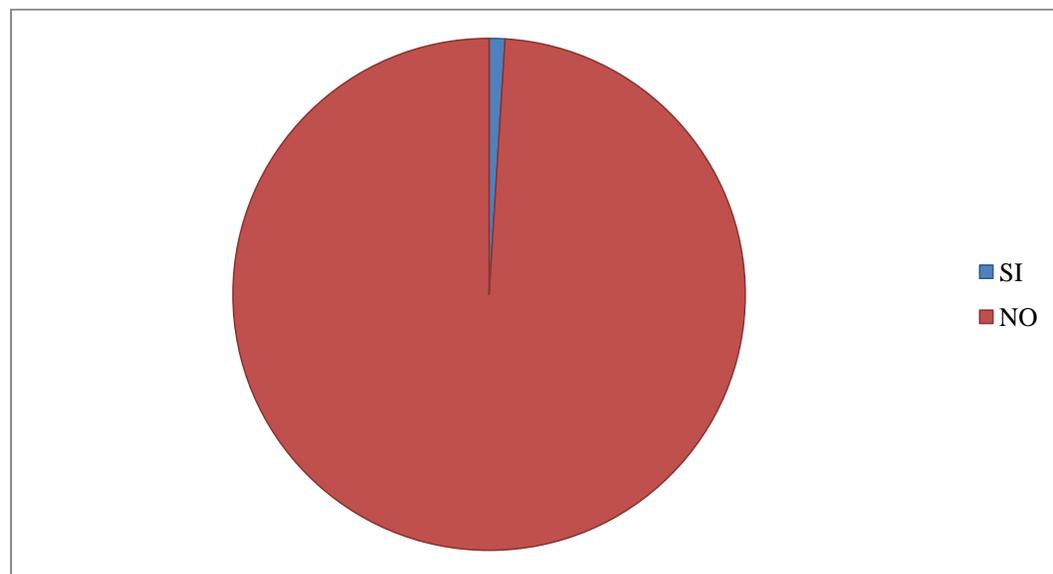
desde hace algunos meses empezó a ejercerla en el terminal de Charallave: “Yo no trabajo en los trenes porque recibí maltrato de los policías, me quitan la mercancía me quitan la plata, me quitan todo. Antes no se pagaba a los guardias para trabajar ahora sí”

### Gráfico 12. Planes por parte del IFE

¿Conoce usted algún plan implementado por el IFE para disminuir la economía informal en los trenes?

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Si	1 (1%)
b) No	99 (99%)

Figura 17. Planes por parte del IFE



El 99% de la población dice desconocer si el IFE ha implementado algún plan para disminuir la buhonería dentro del sistema. Muchos de los Usuarios no saben de

la existencia del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Transporte Ferroviario Nacional y esto forma parte de la poca educación que tiene el usuario en cuanto a las normativas del IFE. En cuanto deberes del usuario y la usuaria en el Artículo 32 se expone que: El usuario y la usuaria tienen el deber de respetar las normas establecidas, dentro de las dependencias e instalaciones del servicio de transporte ferroviario, a los fines de garantizar la seguridad y continuidad, eficacia e integridad de este servicio.

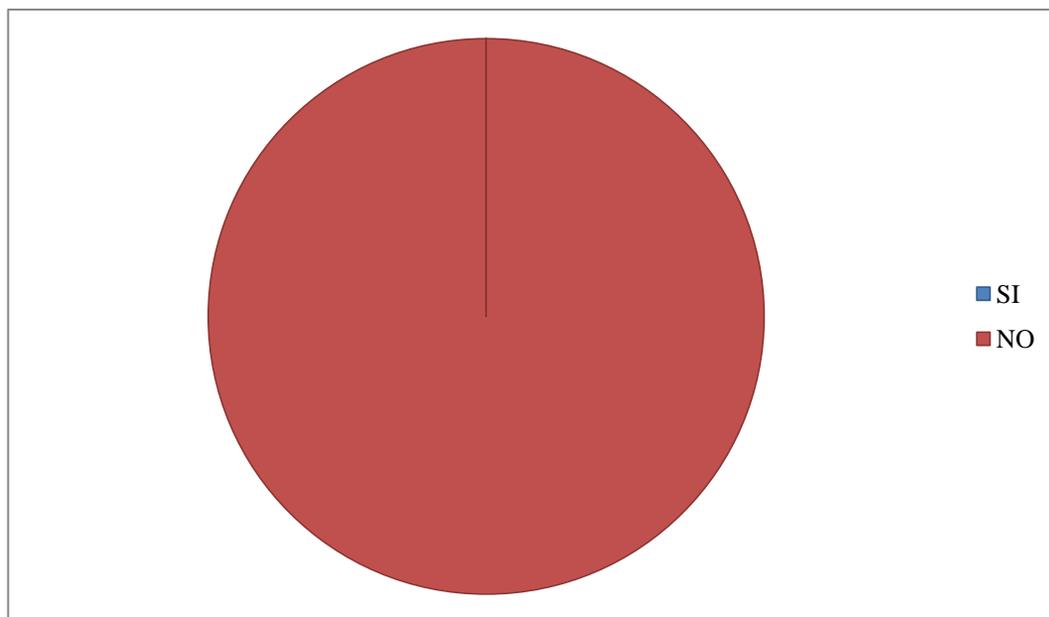
Queda de parte del usuario garantizar la correcta operatividad del servicio, ser crítico en cuanto al cumplimiento de las normativa, en el Artículo 33 explica que en caso de no acatar estas normativas y medidas las autoridades de seguridad advertirán al trasgresor o trasgresora y procederán a retirarlo o retirarla de las instalaciones, sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad o las sanciones a que hubiere lugar.

### Gráfico 13. Políticas que implementa el gobierno

¿Usted piensa que el gobierno ha hecho algo para reducir la economía informal?.

OPCIONES	FRECUENCIA DE RESPUESTAS/PORCENTAJES
a) Si	1 (1%)
b) No	99 (99%)

Figura 18. Políticas que implementa el gobierno



Por último el 99% expone que el gobierno no ha hecho nada para reducir la economía informal, debido a que se evidencia como ha incrementado la cantidad de vendedores, pedigueños, artistas y demás personajes que van apareciendo durante el transcurso del viaje.

Existe dentro del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Transporte Ferroviario Nacional, un Régimen Sancionatorio el cual lo expresa en el Artículo 81.

Las acciones y omisiones que constituyan delito o falta y tengan lugar en o con ocasión del servicio de transporte ferroviario nacional, serán sancionadas de acuerdo a la ley aplicable.

Seguidamente hacen una lista infracciones clasificadas según la gravedad del incumplimiento de la Ley, en el Artículo 82:

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, cuando haya lugar y tomándose en consideración las circunstancias atenuantes y agravantes de cada caso y de acuerdo a la gravedad de la infracción, incurrirán en multa, según la siguiente clasificación: Infracciones leves: De dos unidades tributarias (2 UT), a cinco unidades tributarias (5 UT) toda persona que: 1. Encienda objetos prohibidos dentro de las instalaciones del Sistema de Transporte Ferroviario Nacional. 2. Acceda a zonas prohibidas. 3. Arroje desperdicios en lugares prohibidos. 4. Ingiera comidas o bebidas en zonas prohibidas. 5. El que a través de medios ruidosos altere la tranquilidad de los usuarios y usuarias del servicio de transporte ferroviario. 6. El que a través de medios ruidosos impida escuchar a los usuarios y usuarias, los avisos o comunicaciones del servicio de transporte ferroviario. 7. Fije publicidad no autorizada por el Instituto. 8. No acate las normas de comportamiento y uso de las instalaciones públicas ferroviarias dictadas por el Instituto. 9. Agreda verbalmente al personal del Instituto incumplimiento de sus funciones inherentes al cargo. (Ley de Transporte Ferroviario Nacional, 2008, p.37)

Existen las normas, pero estas no son acatadas por los usuarios, o sencillamente las desconocen, la mayoría ha incurrido en alguna de estas normativas arrojando desperdicios o ingiriendo comidas o bebidas en zonas prohibidas, y quien en medio del viaje no ha sido estremecido o despertado por un usuario con música a todo volumen, lo que da entender que desconocen que existen sanciones para este tipo de comportamientos y que estas están legitimadas.

### **4.3. PRÁCTICAS DE LA ECONOMÍA INFORMAL EN EL SISTEMA FERROVIARIO COMO UN MODO DE VIDA EN LA SOCIEDAD VENEZOLANA**

En medio de la crisis social y política por la que atraviesa la sociedad venezolana es necesario analizar los desequilibrios y problemas emergentes. A lo largo del tiempo en el que el problema de la economía informal se ha ido agravando al mismo ritmo del caos urbano creciente, se han multiplicado los diagnósticos y las críticas ante dicha situación. Pero a su vez se ha estancado el proceso de formación de políticas públicas coherentes y comprensivas para dar respuestas a este sector vulnerable de la población.

La economía informal en sus múltiples formas en las cuales emerge se alimenta de las características de cada realidad social, de las necesidades inmediatas de los ciudadanos, de la cultura y de sus creencias, de los valores arraigados y de las características de los grupos sociales. En el caso concreto de la buhonería, se evidencia su éxito como estructura organizativa, en cuanto las relaciones de trabajo y convivencia entre pares, en la creación de códigos y normas internas, en el modo de distribución y capacidad de innovación en nuevos productos, así como su ubicación en lugares donde transitan conglomerados de personas.

A pesar, que la actividad es ilegal debido a que operan en lugares que no han sido designados para dicho quehacer, la condición de ilegalidad no aplica para los productos o la mercancía que ofrecen.

El Sistema Ferroviario de los Valles del Tuy transitado por cientos de usuarios, cumple con esa característica de ser un lugar atractivo para la buhonería; se ha convertido en el lugar ideal para los *Charleros*<sup>13</sup> quienes son los vendedores de chucherías, golosinas, y productos comestibles para aquellos que viajan en el tren.

En cuanto a la distribución de los productos y los márgenes de ganancias que esto genera por la afluencia de usuarios y de que algún efectivo de la Guardia Nacional o Policía Nacional le incaute bajo la premisa de los artículos 81 y 82 de la Ley de Transporte Ferroviario Nacional, son las dos contradicciones que les acarrea a los vendedores ambulantes, la primera es la subsistencia individual y familiar, la segunda son sanciones tributarias que incurran en faltas u omisión de la misma.

En el mismo orden de ideas, el lugar crea las condiciones para que los que ejercen la economía informal generen gran cantidad de ingresos diariamente, hecho que se confirma por sus propios practicantes, quienes deambulan de un vagón a otro con bolsas de pepitos, caramelos, galletas, termos de café, galletas y grandes pacas de dinero.

Lo observado implica que esta actividad es atractiva para aquellos que no tienen un empleo formal, o que buscan optimizar su poder adquisitivo, por lo que se considera como una actividad de subsistencia. Muchos de los vendedores la actividad de subsistencia es ganarse la vida, es un trabajo para mantener la familia, por ello

---

<sup>13</sup>Que todo lo que dice es excesivamente exagerado.  
<http://www.asihablamamos.com/word/palabra/Charlero.php>

como medio de subsistencia se “comprende las habilidades, los activos (tanto materiales como sociales) y las actividades necesarias para los medios de vida”. (Chambers y Conway, 1991, p.8) La subsistencia es sustentable cuando puede enfrentarse y recuperarse del estrés y la crisis y mantener o mejorar su calidad de vida.

La economía informal en los trenes como forma de vida, se entiende como una estrategia que desarrollaron para ganarse la vida; el problema subyace en el contexto en el que se desarrolla, el cual no está destinado para ello, un medio vulnerable de riesgo.

Debido a estos planteamientos se hizo importante indagar, describir y conocer las prácticas de este grupo de personas. “Las practicas asociadas al trabajo y el trabajo mismo, como práctica constituye el primer eslabón fundamental para comprender el sentido mismo de la realidad social” (Córdova 1986, p.100), ya que, la misma revela capacidad de este grupo para transformar a través de su actividad las relaciones sociales, lo que implica medios técnicos, organización y división del trabajo.

En este sentido la actividad productiva guarda una importancia fundamental para la comprensión de la problemática del modo de vida. “la naturaleza del trabajo, su remuneración, su duración, implicaciones físicas, intelectuales, las relaciones personales que se establecen en el proceso mismo del trabajo... regula una estrecha relación con los modos de vida” (Córdova 1986, p.101). Lógicamente estas determinaciones van ligadas hacia las determinaciones económicas y psicológicas de la persona, lo que revela patrones de conductas, comportamientos similares entre los

buhoneros, códigos que van surgiendo entre ellos y normas reguladora de la conducta.

Es por ello que dentro de este grupo de personas se definieron las determinaciones que construyen el modo de vida de un vendedor de los trenes:

El vendedor afuera de los andenes y estaciones puede pasar desapercibido, va camuflajeado como un usuario más del Sistema Ferroviario, con un bolso, un coala, una lonchera, algún morral o implemento que le permita guardar la mercancía, todo esto para pasar desapercibido y no ser detenido por las autoridades del Sistema, cuya consecuencia de ser atrapado sería el despojo de toda la mercancía y dinero

Esto implica la astucia que debe manejar este personaje. Es reconocido por los usuarios como *Charlero* lo que implica el exagerar un poco el diálogo de venta, de promoción de los productos. Charleros los llaman, pero más que charlar, recitan un libreto, cada uno presenta su discurso de forma original, unos más exagerados que otros, buscan la empatía del usuario, por lo que estos establecen como primicia la educación y saber dirigirse al público

Su forma de expresarse forma parte del lenguaje coloquial utilizado en nuestro país, además, algunos exponen elementos típicos de nuestra cultura, un venezolano con humor y gracia.

Es importante destacar que los vendedores en los trenes son críticos en cuanto al sistema, a las normas, establecen sus propios criterios en cuanto a la organización, existe arraigo hacia los trenes, los vendedores que llevan vendiendo desde que se

inauguró el sistema en los Valles del Tuy se les reconoce parte del gremio y existe respeto hacia los que tienen mayor tiempo en el tren.

A pesar que existe la camaradería y el compañerismo entre sus iguales, no se puede descartar el espíritu individualista, debido a que la mayoría de estos vendedores opera por cuenta propia, no son subordinados a un superior, trabajan para su propia subsistencia y para su grupo familiar. “las aspiraciones por una vida mejor, para mayor seguridad, por mayor tiempo libre, por la satisfacción de necesidades, etc., encadenan un conjunto de prácticas sociales con deseos y valores intrínsecos de la personalidad humana con los conflictos y tensiones entre grupos sociales” (Córdova, 1986, p.119) Por ello se puede evidenciar ese espíritu de competitividad, el recelo hacia la llegada de nuevos vendedores, ya que esto entorpece e influyen directamente con el factor ingreso y ganancia, lo cual permite la satisfacción de lo necesario para vivir materialmente y vivir en sociedad.

Lo que regula la actividad de los vendedores en los trenes son sus orientaciones de valor. Ellos expresan que deben poseer ciertos valores como el respeto, la tolerancia, ser honesto, humilde, tratables; lo que implica que los valores van ligados hacia la aceptación y empatía al público. Las orientaciones de valor están inscritas al esquema de la cultura y se le puede aplicar a este grupo de individuos que practican la economía informal, (Klukchohn 1968.p461)

Una orientación de valor puede ser definida y generalizada que influye sobre la conducta acerca de la naturaleza, del lugar que en ella le corresponde al hombre, de la relación del hombre con el hombre y de lo deseable y no deseable, según sea la manera en que se refieran a las relaciones interhumanas y a las del hombre con el ambiente.

La orientaciones muestran lo qué es y lo que hay que elegir, que es lo que hay que evitar en distintas esferas de la realidad, a partir de sus prácticas y la dinámica que ejercen el día a día esto constituyen su concepción de vivir de su gremio de vendedores en los trenes. Todos los valores del individuo están absorbidos en función de producir.

De esta manera los vendedores de los trenes, a través de sus prácticas cotidianas han construido una organización, donde se organizan por turnos lo que implica: hora de llegada, cantidad de vendedores en cada vagón, tipo de chucherías o mercancías (no se pueden repetir), y por experiencia (existe respeto hacia los que llevan más tiempo en los trenes).

Desde afuera las personas no entienden todo este proceso de organización, de jerarquías, de códigos y normas solo se reconoce la capacidad de este grupo para desenvolverse en su dinámica cotidiana. Quienes pueden verse desde una perspectiva de marginación, o vulnerabilidad debido a que en una realidad tan cambiante estos no están protegidos en momentos ante las variaciones de la economía y en cuanto a lo que pueda deparar el futuro.

Para la sociedad Venezolana representa una gran problemática el tema de la informalidad, por lo que se hace necesario crear diferentes estrategias, políticas y acciones a largo plazo que permitan regular la práctica de la economía informal en espacios públicos.

Se reconoce que la raíz de la problemática viene de las instituciones quienes no cumplen a cabalidad las normativas, en el Instituto de Ferrocarriles del Estado se

pudo observar como los policías cobran multas sin ningún tipo de regulación, las medidas que toman para la disminución de vendedores en los trenes son:

1. Cobrarle una multa para dejar que continúe ejerciendo la venta de productos en los trenes en caso de que este no acceda, se procede a:

- 1.1 Despojarlos de la mercancía y dinero

- 1.2 Si estos se tornan con un comportamiento agresivo, se lleva detenido para luego ser soltado a las horas 8lo que incluye agresión verbal y física).

Lo primordial es crear una política abocada a combatir la corrupción policial, debe incorporar medidas de prevención y sanción de manera simultánea.

La incorporación de nuevo personal policial capacitado que permitan el ingreso de profesional con el perfil adecuado para atender lo que en materia de economía informal se requiere. Mohor y Frühling, (2006) plantean una característica muy clara ante los hechos de corrupción:

Constituye más un problema ético que meramente legal, es fundamental contar con formación de valores y ética profesional desde el reclutamiento y durante el ejercicio de la profesión. Esto es reforzando la imagen del policía como un profesional que aplica la ley, dando primacía al respeto por sí mismo, y entre los colegas policías, lo que debiera llevar al desarrollo de un espíritu de cuerpo' positivo. (Mohor y Frühling, 2006.p.6).

Es importante señalar que la ética debe estar presente durante el proceso de instrucción de las fuerzas policiales, a través de la reflexión sobre prácticas indebidas y dilemas éticos, y el estudio de códigos de ética institucionales y cómo éstos deben ser aplicados de acuerdo con las circunstancias específicas en que se encuentren. De

esta manera romper con el ciclo que genera el aumento de la economía informal. El autor, Chen (2012) plantea una medida que ayudaría a regular la informalidad mediante el registro y la regulación de la economía informal:

El registro y la cobranza de impuestos a los negocios informales, como se ha señalado anteriormente, es el enfoque estrecho usado comúnmente en lo que se refiere a la formalización de la economía informal. Esto debería llevarse a cabo mediante la simplificación de los trámites burocráticos involucrados en el registro, y mediante la oferta de beneficios e incentivos a cambio del pago de impuestos. (Chen, 2012, p.17)

En lugar de cobrar multas, cuyo fin estará destinado a medios desconocidos, sin generar en el practicante de la economía informal en los trenes la motivación, la voluntad, el impulso de buscar un empleo formal o de abandonar el oficio porque existen autoridades que hacen cumplir las normativas haciéndoles entender que el transporte ferroviario no está destinado para dichas actividades; en su lugar estos funcionarios policiales establecen acuerdos con el sector informal cuyo propósito es obtener ingresos por medio de multas a cambio de dejar que estos continúen con el ejercicio de la venta en los andenes, tal como lo relataron seis de los vendedores entrevistados, esto se vuelve una dinámica repetitiva, tal cual un círculo vicioso.

Se plantea que los animen a pagar las contribuciones para salud y pensiones, y prestaciones. Generar medidas focalizadas tales como servicios financieros, apoyo empresarial y capacitación. La fuerza laboral informal necesita activos productivos, habilidades técnicas y empresariales.

## V. CONCLUSIONES

Venezuela esta es una situación económica difícil, que ha generado que gran parte de la población excluida de campo formal de la economía genere estrategias para subsistir, en un país con el mayor nivel inflacionario de América Latina, lo que trae como consecuencia el aumento del desempleo, menor poder adquisitivo, entre otros.

La economía informal tuvo un repunte que seguirá en aumento, si la economía venezolana, no ofrece calidad de vida y bienestar a la población por medio de sus políticas públicas.

Se pudo llegar a la conclusión, en principio, que se logró evidenciar mediante el primer capítulo, que deja claro cuál es la situación problema de la economía informal, más evidentemente la buhonería en el Sistema Ferroviario, además deja en claro cuáles fueron los objetivos que se plantearon para dar la solución al mismo.

En segundo plano, se lograron identificar los aspectos teóricos que permitieron debatir sobre la Economía Informal como un modo de vida de los buhoneros en los trenes así como la determinación de las Políticas Públicas que se han implementado en Venezuela en cuanto a la materia de economía informal. Este basamento conceptual aporto un recorrido por la situación de la economía informal, la situación de la pobreza su influencia en el vivir diario, en la cotidianidad, tornándose como un problema colectivo, un problema de caracterización del grupo social, estudiando sus implicaciones prácticas individuales, colectivas e interrelacionales.

En tercer momento, el marco metodológico rigió los parámetros a seguir para la consecución de los objetivos, ya que orientó los procedimientos metodológicos, técnicas e instrumentos para la consecución de los objetivos de la investigación.

Los objetivos planteados fueron alcanzados pues mediante la realización de entrevistas a profundidad a los vendedores de los trenes, la entrevista al personal operativo del Sistema Ferroviario y al personal policial se pudo determinar las prácticas de este sector caracterizándolas como un modo de vida. Fue importante contrastar lo teórico con las implicaciones prácticas de los comerciantes, esto permitió describir un conjunto de características y cualidades, donde el ferrocarril funciona como un espacio atractivo para la comercialización de mercancías y la explicación del auge e incremento de vendedores, a pesar de las normativas y regulaciones establecidas por el Sistema.

A través de los análisis se pudo construir la forma en que los sujetos de estudio llevan a cabo sus prácticas y las implicaciones con el sistema. Al respecto, se hace necesario realizar estudios críticos y análisis pertinentes sobre el ejercicio de la economía informal en Venezuela, específicamente sobre las actividades como estas, con el fin de sociabilizarlas y determinar su capacidad económica para establecer mecanismos de regulación, tanto desde el punto de vista social para de este modo contribuir con los procesos de desarrollo local.

En efecto, todo el estudio proporcionó una serie de características que tienen los buhoneros del Sistema Ferroviario, el perfil del buhonero, en su mayoría son jóvenes entre los 18 y los 30 años de edad, habitan en los sectores más vulnerables de

los Valles del Tuy, en su mayoría la escolaridad es incompleta. Tienes des 1 año y medio hasta 9 años ejerciendo la actividad. Esto indico que la economía informal prospera en contextos de pobreza ya que la población busca mecanismos para satisfacer sus necesidades.

Asimismo, los buhoneros personifican otras características propias de la actividad son individualistas, competitivos a la hora de vender, cuidan su lugar de trabajo, critican a sus compañeros y al Estado, piden ser reconocidos socialmente.

Por otro lado, la economía informal poco a poco va absorbiendo la población que no puede integrarse al sector formal por distintos factores como edad, nivel educativo, experiencia, entre otros, encontraron en la economía informal un mecanismo para subsistir ante la crisis. Trabajar en los trenes, significa vender rápido y a bajo costo.

El ingreso es cambiante, dependen de sus ventas diarias a su vez de su jornada laboral, trabajan de lunes a domingo, sus horarios se los imponen ellos mismos “mientras más temprano llegas, más rápido te vas en el ferro y más vendes”.

Por otro lado, los buhoneros están expuestos a difíciles condiciones de trabajo, no tienen seguridad social ni bienestar laboral y anudado a eso tienen que lidiar con el matraqueo de los policías para trabajar en el sistema.

Los buhoneros del sistema ferroviario están organizados de manera particular, es por orden de llegada y no repiten mercancías. No existen cooperativa, asociación de buhonero ni jefe dentro de los trenes.

En función de lo expuesto anteriormente, la economía informal responde a un modo de vida, se tomó en cuenta para su estudio la actividad productiva para la satisfacción de las necesidades, la cultura, la organización, en si el grupo social y el ambiente donde se desenvuelve para entender sus códigos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Libros y revistas

Arias, Fideas. (2006). El proyecto de investigación. Caracas: Episteme

Asamblea Nacional (2002). Valuación actuarial del proyecto de Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social. Caracas, Venezuela.

Balestrini, M. (2002). Cómo se Elabora el Proyecto de Investigación. (6ta. ed.). Caracas: BL Consultores Asociados, Servicio Editorial.

Blasco, T, y Otero, L (2008) “Técnicas conversacionales para la recogida de datos en investigación cualitativa: La entrevista (II)” en Nure Investigación, núm. 34

Cimadevilla, L (2007). Economía Informal en Venezuela. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas

Corenstein, M. (1987). La Investigación Etnográfica en Educación. Pedagogía. Vol. 4

Córdova, V. (1986) Modo de vida. Caracas, Venezuela: Editores Audiovisuales.

España, L. (2001). Pobreza: un mal posible de superar. Caracas- Venezuela: ACPES-Universidad Católica Andrés Bello.

Galeano, M. (2004). Diseño de proyectos de investigación cualitativa. Medellín: Fondo Editorial Universidad

- Gordon, J. (1999). *Comportamiento Organizacional*. Editorial Mc Graw Hill. México
- Guba, G. (1978). *Hacia una Metodología de Investigación Naturalista en Evaluación Educativa*. Los Ángeles: UCLA.
- Guerre, A (2003). *Gerencia Pública y Economía Informal: Las Políticas Públicas y Microempresariales en el Estado Lara*. (Maestría) Universidad Centro Occidental Lisandro Alvarado, Barquisimeto-Venezuela.
- Hernández, Sampieri, Fernández, y Baptista. (4ta ed.) (2006) *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill Interamericana.
- Kinicki, A. y Kreither, R. (2003). *Comportamiento organizacional. Conceptos, problemas y prácticas*. Editorial McGraw-Hill. México.
- Mata, M. y Vásquez, O. (2012). *Factores que Influyen en la permanencia de la Economía Informal, modalidad buhonería, en la Avenida Bermúdez y Calle Mariño de la Ciudad de Cumana, Municipio Sucre, Estado Sucre*. (Trabajo Especial de Grado), Universidad de Oriente, Cumana.
- Martínez, M. (1999). *La investigación cualitativa etnográfica en educación*. México: Trillas.
- Méndez, A. (1992). *Estado, Política Social y Trabajo Social en la Venezuela Actual*. Universidad central de Venezuela. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.

- Méndez, A. (2003). Estado y Política Social. Venezuela: Editorial Faces.
- Moreno, M y Quintero, J (2003). El Sector Informal y su disposición a afiliarse al nuevo sistema de Seguridad Social (Trabajo de Grado), Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.
- Pereira, L (2012). Capital humano: sus implicaciones en el comercio informal. CEDICE.
- Peirce, C. (1974): La ciencia de la semiótica. Buenos Aires: Nueva Visión
- Quillet, A. (5ta ed) (1966). Diccionario Enciclopédico Quillet. Buenos Aires: Editorial Argentina Arístides Quillet.
- Ramírez, D y Velásquez, A (2006). Características de la buhonería en el Sector Informal de la Economía. Caso: Sabana Grande- Área Metropolitana de Caracas. (Trabajo de Grado). Universidad Católica Andrés Bello. Caracas- Venezuela
- Rodríguez, G. Flores, G y García, E (1996). Metodología de la investigación cualitativa. Málaga: Aljibe.
- Rodríguez, F (2002) El lenguaje de los jóvenes. Aril. Barcelona-España.
- Suárez, M (2002). Estudio de factibilidad para insertar la Economía Informal en el marco jurídico de la ordenanza del Impuesto sobre Actividades económicas de

Industria, Comercio, Servicio de índole Similar, del Municipio Iribarren del Estado Lara. (Maestría) Universidad Centro Occidental Lisandro Alvarado. Barquisimeto.

Urueña, N (2001) “La corrupción en la policía. Modalidades, causas y control”, en *Policía, sociedad y estado: modernización y reforma policial en América*. Centro de Estudios para el Desarrollo.

Zanoni, W (2005). *Buhoneros en Caracas*. Primera Edición. Venezuela: Colección Venezuela Hoy Cedice Libertad

## **Leyes**

Asamblea Nacional (2002). *Valuación actuarial del proyecto de Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social*. Caracas, Venezuela.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (1999). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 5.453, Marzo 24, 2.000*.

Ley de Microfinanzas (2001). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.164 del 22 de marzo de 2001*.

Ley Orgánica de Seguridad Social. *Gaceta Oficial N°37.600 Diciembre, 12, 2002*.

Ley de Transporte Ferroviario Nacional (2008) Decreto N° 6.069, *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Extraordinario de la N° 5.889, 31 de julio de 2008*. Recuperado de

<http://www.minamb.gob.ve/files/Leyes%20Habilitantes/Ley-Transporte-Ferroviano-Nacional.pdf>

Plan de la Patria Segundo Plan Socialista De Desarrollo Económico Y Social de la Nación 2013-2019. Recuperado de [http://www.asambleanacional.gob.ve/uploads/botones/bot\\_90998c61a54764da3be94c3715079a7e74416eba.pdf](http://www.asambleanacional.gob.ve/uploads/botones/bot_90998c61a54764da3be94c3715079a7e74416eba.pdf) [Consulta: 2016, septiembre 5]

### **Web**

Arias, M (2000) La triangulación metodológica sus principios, alcances y limitaciones. Recuperado de <https://www.uv.mx/mie/files/2012/10/Triangulacionmetodologica.pdf> [Consulta: 2017, Octubre 5]

Brito, V (2017) Índice de pobreza venezolana supera los pronósticos. Notiespartano. Recuperado de <https://notiespartano.com/2017/03/27/indice-pobreza-venezolana-supera-los-pronosticos/>[Consulta: 2017, septiembre 14]

Cartaya, V (2008).El comercio en las calles de Caracas: un problema con múltiples aristas. ILDIS. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/caracas/05556.pdf>[Consulta: 2016, Marzo 13]

Centro de Divulgación del Conocimiento Económico (CEDICE). (2004). Buhonería y Buhoneros: Otra Perspectiva. Recuperado

de <http://www.cedice.org.ve/detalle.asp?Seccion=Econom%EDA+Informal&ID=268>. P.2. / [Consulta: 2016, noviembre 14]

Chen, A (2012). La economía informal: definiciones, teorías y políticas. Publicado por Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando (WIEGO). Recuperado

de <http://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Chen-Informal-Economy-Definitions-WIEGO-WP1-Espanol.pdf> [Consulta: 2016, junio 8]

Derrau, M. (1998). Tratado de Geografía Humana. Recuperado de <https://geohistoriahumanidades.files.wordpress.com/2010/11/derruau-tratado-de-geografc3ada-humana.pdf> [Consulta: 2017, septiembre 4]

Díaz, R (2011). Inflación, definición, causas y efectos. Universidad Nacional de Santiago del Estero. Recuperado de <http://fhu.unse.edu.ar/boletin48/inflacion.pdf>. [Consulta: 2016, junio 21]

Ecofinanzas, (2017). Actividad productiva. Recuperado de [http://www.eco-finanzas.com/diccionario/A/ACTIVIDAD\\_PRODUCTIVA.htm](http://www.eco-finanzas.com/diccionario/A/ACTIVIDAD_PRODUCTIVA.htm) [Consulta: 2017, septiembre 11]

Efe. (2017). Encovi: 82% de los hogares está en pobreza. El Nacional. Recuperado de [http://www.el-nacional.com/noticias/crisis-humanitaria/encovi-los-hogares-esta-pobreza\\_81460](http://www.el-nacional.com/noticias/crisis-humanitaria/encovi-los-hogares-esta-pobreza_81460) [Consulta: 2017, septiembre 14]

El Universal (2017), Canasta Básica Familiar sobrepasó los dos millones de bolívares en julio [http://www.eluniversal.com/noticias/economia/canasta-basica-familiar-sobrepaso-los-dos-millones-bolivares-julio\\_665805/](http://www.eluniversal.com/noticias/economia/canasta-basica-familiar-sobrepaso-los-dos-millones-bolivares-julio_665805/)[Consulta: 2017, septiembre 2]

El Troudi, H; Bonilla, M (2005). Introducción a la Educación en Economía Social y Popular. Caracas: Primera Edición. [Artículo en línea] [Disponible en:] <http://www.haiman.com.ve/Archivos/Libros%20publicados/Introduccion%20a%20la%20educacion%20en%20economia%20social%20y%20popular.pdf/>[Consulta: 2015, junio 6]

Encovi (2017). La pobreza reciente o temporal comienza a volverse estructural después de 3 años continuos de crisis. Recuperado de <https://www.derechos.org.ve/actualidad/encovi-la-pobreza-reciente-o-temporal-comienza-a-volverse-estructural-despues-de-3-anos-continuos-de-crisis/>[Consulta: 2017, septiembre 10]

Fernández, A (2006). Introducción a la Investigación en Ciencias Sociales. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/501/Introducci%C3%B3n%20a%20la%20investigaci%C3%B3n%20en%20ciencias%20sociales.pdf/>[Consulta: 2017, abril 12]

Figueroa, M (2016) Codificación y Tabulación de los Datos. Recuperado de <https://sabermetodologia.wordpress.com/2016/03/05/codificacion-tabulacion/>[Consulta: 2017, julio 9]

Hernández, L (2006) Análisis del desempleo, la migración y la pobreza en Venezuela. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/141/14123097006.pdf>[Consulta: 2017, enero 29]

Instituto de Ferrocarriles del Estado. Línea Operativa. Recuperado de <http://www.ife.gob.ve/> [Consulta: 2015, abril 7]

Instituto Nacional de Estadística (2015). Encuesta de hogares por muestreo situación de la fuerza de Trabajo de Venezuela. Informe Mensual. Recuperado de <http://www.ine.gov.ve/documentos/Social/FuerzadeTrabajo/pdf/Mensual201501.pdf> [Consulta: 2016, enero 23]

Instituto Nacional de Estadística (2011). Síntesis estadística de pobreza e indicadores de desigualdad 1° semestre 1997-1° semestre 2011. Caracas-Venezuela.[Consulta: 2015, marzo 18]

Instituto Nacional de Seguridad e higiene del trabajo (2004) Seguridad e higiene. Recuperado de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Normativa/TextosLegales/LeyPrevencion/PDFs/leydeprevencionderiesgoslaborales.pdf>[Consulta: 2017, julio 25]

Kelso, M, y Rodríguez, A (2005). Consideraciones generales sobre la economía informal, análisis socio- económico de los buhoneros ubicados en el mercado de Santa Rosa. Recuperado de <http://servicio.bc.uc.edu.ve/faces/revista/a5n11/5-11-10.pdf>[Consulta: 2016, junio, 16]

López, D (2003). Informalización de la Economía. Recuperado de <http://www.ilustrados.com/publicacionesEpZpZkFlEpFgUUaTZR.php>[Consulta: 2017, abril 19]

Martínez, L (2012). Apuntes para pensar el territorio desde una dimensión social. Recuperado de <http://www.redalyc.org/html/938/93823702003/>[Consulta: 2017, agosto 30]

Ministerio del Poder Popular para Transporte terrestre y Obras Públicas. Recuperado de <http://www.mtt.gob.ve/> [Consulta: 2016, noviembre 2]

Ministerio del Poder Popular para las Comunas y los Movimientos Sociales (2017). Recuperado de <http://www.mpcomunas.gob.ve/>[Consulta: 2017, junio 8]

Mohor y Frühling, (2006) Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana de la Universidad de Chile Santiago Recuperado de: [https://www.cesc.uchile.cl/publicaciones/op\\_06\\_documentouno.pdf](https://www.cesc.uchile.cl/publicaciones/op_06_documentouno.pdf)[Consulta: 2017, octubre 5]

Morales, O (2003). Fundamentos de la investigación documental y la monografía.

Recuperado de

[http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/16490/1/fundamentos\\_investigacion.pdf](http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/16490/1/fundamentos_investigacion.pdf)/[Consulta: 2017, octubre 1]

Navarro, L, Pasadas, S y Ruiz, J (s/f). La triangulación metodológica en el ámbito de

la investigación social: dos ejemplos de uso. Recuperado de

<https://www.digital.csic.es/bitstream/10261/82068/1/409413.pdf>/[Consulta: 2017, septiembre 29]

Nogareda, Nogareda y Solórzano, (2014) Jornada de Trabajo. Recuperado de

<http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Encuestas%20de%20condiciones%20de%20trabajo/Encuestas%20especificas/Jornada%20y%20Horarios%20de%20Trabajo.pdf>/[Consulta: 2016, diciembre 2]

Organización Internacional del Trabajo (2002). Conclusiones sobre el trabajo decente y la economía informal, Conferencia Internacional del Trabajo 90.ª reunión.

Recuperado de [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/-relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_218350.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/-relconf/documents/meetingdocument/wcms_218350.pdf) / [Consulta: 2016, marzo 21]

Páez, C (2017) FMI: Venezuela tiene y mantendrá en 2017 la peor economía de la región. El Carabobeño. Recuperado de <https://www.el-carabobeno.com/fmi->

venezuela-mantendra-2017-la-peor-economia-la-region//[Consulta: 2017, septiembre 29]

Pérez, A (2011). Los Valores Organizacionales: ¿De dónde vienen y hacia dónde van? Recuperado de [http://fondoeditorial.uneg.edu.ve/strategos/numeros/s06/s06\\_art02.pdf](http://fondoeditorial.uneg.edu.ve/strategos/numeros/s06/s06_art02.pdf)[Consulta: 2017, octubre 2]

Piai, A (2008). Adolescentes Transgresores dos relatos de vida desde el marco de referencia de sus protagonistas Urbanización El Brasil Cumaná. Universidad de Oriente. Cumaná- Edo. Recuperado de <http://ri.bib.udo.edu.ve/bitstream/123456789/4121/1/UNIVERSIDAD%20DE%20ORIENTE.pdf>[Consulta: 2016, Noviembre 5]

Porto, J y Merino, M (2009) Entorno Social. Recuperado de <http://definicion.de/entorno/>[Consulta: 2015, mayo 23]

Revista digital Agencia Venezolana de Noticias (2013). Refuerzan medidas de seguridad para suprimir economía informal en el ferrocarril. Recuperado de <http://www.avn.info.ve/contenido/refuerzan-medidas-seguridad-para-suprimir-econom%C3%ADa-informal-ferrocarril>[Consulta: 2017, septiembre 27]

- Rodríguez, X (2015). Bachaquero. Recuperado de <http://www.guayoyoenletras.net/index.php/2012-08-06-05-07-46/en-lo-social/2554-bachaquero-ensayo-de-definicion>[Consulta: 2016, abril 2]
- Ruiz, S (2005). Agresividad y resistencias en la venta ambulante del Metro: El caso de los vagoneros. Recuperado de [http://www.izt.uam.mx/sotraem/Documentos/AMET2011/REC/TEXTO/10/10\\_05.pdf](http://www.izt.uam.mx/sotraem/Documentos/AMET2011/REC/TEXTO/10/10_05.pdf)[Consulta: 2017, agosto 27]
- Ruiz, J; Ispizua, M; y otros. (1989). La descodificación de la vida cotidiana. Recuperado de <https://es.scribd.com/doc/130220055/Ruiz-Olabuenaga-La-Descodificacion-de-La-Vida-Cotidiana> [Consulta: 2016, noviembre 15]
- Universidad Nacional La Plata (2005). La Economía. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Argentina Recuperado de [http://www.econo.unlp.edu.ar/uploads/docs/clase\\_2\\_economia.pdf](http://www.econo.unlp.edu.ar/uploads/docs/clase_2_economia.pdf)[Consulta: 2015, abril 17]
- Sassone, P (2004) La economía informal. ¿Una política de empleo?. Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (2005). Informe Social 10 Venezuela.p.18.Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/caracas/informe%20social/informesocial10.pdf>[Consulta: 2016, febrero 12]

Selman y Fonet, R (2014). Análisis Económico de un País en Crisis. Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles. Recuperado de [http://www.crees.org.do/sites/default/files/pages/CREES\\_Estatutos%28corrected%29.pdf](http://www.crees.org.do/sites/default/files/pages/CREES_Estatutos%28corrected%29.pdf)[Consulta: 2016, Febrero 10]

Shejtman, A y Berdegué, J (2003). Desarrollo territorial rural. Recuperado de [http://www.rimisp.org/wp-content/files\\_mf/1363093392schejtman\\_y\\_berdegue2004\\_desarrollo\\_territorial\\_rural\\_5\\_rimisp\\_CArduen.pdf](http://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/1363093392schejtman_y_berdegue2004_desarrollo_territorial_rural_5_rimisp_CArduen.pdf)[Consulta: 2017, agosto 19]

Torres, T (2017) CTV: aumento salarial se traducirá en mayor inflación y desempleo. Finanzas Digital. Recuperado de <http://www.finanzasdigital.com/2017/07/ctv-aumento-salarial-se-traducira-mayor-inflacion-desempleo/>[Consulta: 2017, septiembre 1]

Urra, Muñoz y Peña (2013) El análisis del discurso como perspectiva metodológica para investigadores de salud. Recuperado de [https://ac.els-cdn.com/S1665706313726290/1-s2.0-S1665706313726290-main.pdf?\\_tid=98a43c70-a9ce-11e7-bb96-00000aacb35f&acdnat=1507209224\\_71cc663bc28f49509e40c4c7e0147be6](https://ac.els-cdn.com/S1665706313726290/1-s2.0-S1665706313726290-main.pdf?_tid=98a43c70-a9ce-11e7-bb96-00000aacb35f&acdnat=1507209224_71cc663bc28f49509e40c4c7e0147be6)[Consulta: 2017, septiembre 13]

Vargas, R (s/f) Medios de Vida. Recuperado de <http://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/8-MediosdeVida.pdf>[Consulta: 2017, junio 27]

## ANEXOS

<b>Anexo 1:</b> Diario de campo N° 1 .....	187
<b>Anexo 2:</b> Diario de campo N° 2 .....	191
<b>Anexo 3:</b> Diario de campo N° 3.....	194
<b>Anexo 4:</b> Entrevistas a los buhoneros primer acercamiento.....	196
<b>Anexo 5:</b> Entrevistas a los buhoneros acercamiento.....	200
<b>Anexo 6:</b> Entrevistas a los buhoneros acercamiento.....	202
<b>Anexo 7:</b> Entrevistas a los buhoneros acercamiento.....	204
<b>Anexo 8:</b> Cuestionario aplicado a los usuarios.....	206
<b>Anexo 9:</b> Entrevista a Edwin con presencia.....	210
<b>Anexo 10:</b> Entrevista a Yulbert el respetuoso.....	215
<b>Anexo 11:</b> Entrevista a José con Chispa.....	218
<b>Anexo 12:</b> Entrevista a Kerwin un carismático.....	220
<b>Anexo 13:</b> Entrevista a Yubraska muy solidaria .....	222
<b>Anexo 14:</b> Entrevista a Víctor con personalidad. ....	224
<b>Anexo15:</b> Entrevista al Funcionario de la Oficina de Planificación y Control de Riesgos.....	226
<b>Anexo 16:</b> Entrevista al funcionario de la Policía Nacional Bolivariana.....	230



## Anexo N°1 Diario de Campo N°1



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

### DIARIO DE CAMPO N° 1

#### FICHA DE IDENTIFICACION:

**FECHA:** Martes, 21 de Mayo del 2016.

**ACTIVIDAD:** Recorrido por el Sistema Ferroviario Central Ezequiel Zamora, Caracas- Cúa

**OBJETIVO:** Recorrer las estaciones del Sistema Ferroviario Central para Establecer el lugar de estudio

**HORA DE INICIO:** 10:00 am.      **HORA DE FINALIZACIÓN:** 1:25 pm.

**RESPONSABLE:** Pérez, Joselyn

**TÉCNICA EMPLEADA:** Observación participante y entrevista semi-estructurada.

#### DESCRIPCIÓN

El martes, 21 de mayo del 2017, los bachilleres Joselyn Pérez y Karla Brito, se dirigieron a la estación Cúa “General Ezequiel Zamora”, a las 10:12 am. Ubicada en el Municipio Urdaneta del Estado Miranda.

Al llegar a la estación, se pudo evidenciar la estructura del mismo, consta de dos piso, tiene dos taquillas de pago de cual una estaba abierta expendiendo boletos con un valor de 4bs y recargas de tarjetas, contiene ocho torniquetes de los cuales solo cuatro estaban funcionando, posee dos andenes uno con dirección Caracas y uno hacia la estación destino Cúa, Contiene una escalera que da al segundo piso para llegar a la dirección opuesta.

Había alrededor de 100 personas esperando para abordar el tren, hizo entrada a las 10; 26 am. Está compuesto por 8 vagones, el primer vagón es para la personas con discapacidad, tercera edad y mujeres embarazadas, cuenta con 99 asientos cada uno

de color rojo, posee aire acondicionado, ventanas de vidrio, posa manos, un botón de seguridad, cornetas y afiches con propaganda publicitaria. Cabe resaltar que en esta estación no se evidencia buhoneros dentro del sistema. Posteriormente el tren abre sus puertas y abordan las personas.

Al ingresar al sistema mediante empujones y carreras, se pudo tomar asiento, inmediatamente al cerrar las puertas se presenta el primer buhonero *“buenos días mi gente, le traigo el barrilete de menta, de fresa y parchita, mira vè, a 200 bs para que se te pongan los ojos veldes con la menta, quien quiere, diga yo o levante la mano, aquí voy por la calle del medio pidiendo permiso y disculpas”*. El buhonero vestía camisa negra, pantalón negro y zapatos deportivos, de unos 25 años, de contextura delgada y piel morena, llevaba un morral amarillo, azul y rojo, de donde sacaba los barriletes, en su mano izquierda tenía un fajo de billetes de denominación variada, el bolsillo del pantalón se podía observar que había dinero.

Luego de 15 minutos, desembarcamos en la Estación Charallave Sur, la estación está compuesta por dos pisos, tiene dos taquillas de pago, oficinas del IFE, dos taquillas electrónicas para la recarga de tarjetas 6 torniquetes de cada lado. En la parte de afuera de la estación se encuentran locales comerciales, Banco agrícola de Venezuela, un baño, tienda de bisutería, una peluquería, un odontólogo, para llegar a la parte superior hay unas escaleras allí se encontraba el Saime, una papelería, un baño público, una cafetería, una emisora, entre otros.

Posteriormente, se ingresó al sistema por la planta baja, hay dos ramplas de cada lado, cuatro escaleras, dos ascensores, nos dirigimos al andén dirección Caracas, por las escaleras a mano derecha, al llegar a la parte superior del andén, estaba un grupo de buhoneros se contabilizaron 16 hombres, 5 mujeres, 4 niños, que hacían vida es esta estación esperando para abordar los trenes.

En los muros de las escaleras estaban la mercancía, pepitos, ches tres, súper popy, caramelos, barriletes, chocolate, termos de café, doritos, galleta Katy, galleta, Marilú, galleta maría, entre otros.

Por consiguiente, ingreso al andén a las 11:22 am, un tren con las mismas características anteriormente mencionadas, el cual se abordó para continuar el recorrido, la siguiente parada fue la estación Charallave Norte “Generalísimo Francisco de Miranda”, al bajar del tren lo primero que se observó que esta los talleres y galpones de los trenes, del lado contrario un andén vacío ya que el tramo está en construcción. Esta estación consta de dos escaleras mecánicas, uno del lado izquierdo para los que suben y del lado derecho para bajar. Así como escaleras normales.

Al llegar a la parte inferior de la Estación, se encontraban los torniquetes de la estación, la cual se pudo observar que su ubicación es para las personas que se dirigen a lugares aledaños como Santa Teresa del Tuy, Santa Lucia, Ocumare del Tuy debido a que se encuentran un terminal de autobuses habilitado para las zonas anteriormente mencionadas. En dicha estación están ubicadas las oficinas comerciales de IFE como oficina de atención ciudadana, oficina de mercadeo, oficina de recursos humanos, boletería estudiantil, entre otras. Igualmente hay cuatro comercios y un banco.

Hay dos taquillas para adquirir boletos, de la cual solo una estaba en funcionamiento, se adquirieron los boletos, subimos al andén dirección Caracas, en la dirección Cúa, se pudo percibir 5 buhoneros, portaban chucherías en bolsas.

Unos minutos más tardes, específicamente a las 11:59 am. Seguimos el recorrido, para la estación final Caracas, el cual llegamos en un tiempo estimado de 20 minutos.

La estación Caracas desembarca en el nivel inferior, al salir había un buhonero con vendiendo golfeados con queso en 1000bs, para llegar a la parte superior hay dos ascensores, escaleras mecánicas (actualmente no se encuentra en funcionamiento), y dos escaleras normales, tres andenes para el embarque y desembarque de usuarios.

La parte superior de la estación está compuesta por cuatro taquillas de boletería, con 12 torniquetes de ambos lados, una oficina, comer, un banco, un baño, una tienda de bisutería y un puesto de control de la Policía Nacional Bolivariana.

Cabe resaltar, que la Estación Caracas conecta con la línea 3 del Metro de Caracas, estación “La Rinconada”.

## ANÁLISIS

Mediante el recorrido, se puede constatar que la estación con más afluencia de usuarios y de buhoneros es la estación Charallave Sur, ya que para esta investigación resulta importante, recabar la información directamente en el contexto donde hay mayor interacción de usuarios y buhoneros.

Como lo explica la autora, Schettini<sup>14</sup>, (2015) expone:

La investigación cualitativa solo puede desarrollarse en el ambiente natural; con lo cual el fenómeno a ser estudiado será conocido e interpretado en el espacio y tiempo en el que se desarrolla cotidianamente (Schettini, 2015, p.20)

En efecto, con explicado anteriormente se evidencia la importancia de realizar la investigación en el ambiente natural de los sujetos, desde allí es donde se entenderá su modo de vida.

---

<sup>14</sup>Schettini, P (2015). Análisis de datos cualitativos en la investigación social. Procedimientos y herramientas para la interpretación de información cualitativa. Argentina: Universidad Nacional de la Plata



## Anexo N°2 Diario de Campo N°2

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



### DIARIO DE CAMPO N°2

#### FICHA DE IDENTIFICACION:

**FECHA:** Sábado, 28 de Mayo del 2016.

**ACTIVIDAD:** Recorrido por el Sistema Ferroviario Central Ezequiel Zamora, Caracas- Cúa

**OBJETIVO:** Organización de los buhoneros.

**HORA DE INICIO:** 3:00 pm.      **HORA DE FINALIZACIÓN:** 4:50 pm.

**RESPONSABLE:** Pérez, Joselyn

**TÉCNICA EMPLEADA:** Observación participante y entrevista semi-estructurada.

#### DESCRIPCIÓN

El sábado, 28 de mayo del 2017, las bachilleres Joselyn Pérez y Karla Brito, establecieron como punto de encuentro la Estación Charallave Sur, con el fin de reconocer como es la organización de los buhoneros del Sistema Ferroviario.

Al llegar al andén, se pudo notar que estaban reunidos los buhoneros, se contabilizaron 14 hombres (6 de los cuales estaban sentados en el muro), 4 mujeres, 3 adolescentes y 6 niños.

Las edades de los buhoneros eran aproximadamente entre 15 años y 35 años).

Posteriormente, las investigadoras procedieron a acercarse al grupo de buhoneros. Para conocer la organización, se prepararon una serie de preguntas con anticipación.

El primer acercamiento fue con Luis Ibarra, de 29 años, el cual respondió 14 preguntas en total. Luis ejerce la buhonería desde hace 4 años, la buhonería es su

principal fuente de ingresos, anteriormente tenía un trabajo en la economía formal, pero debido al alto costo de la vida decidió vender en el ferrocarril, según exponen: *“Se gana bien, se compra bien y se come bien”*.

Según lo explicado por Luis, llegan alrededor de 100 personas diarias a vender, su jornada laboral la impone el mismo. Luis explica que han pensado en organizarse para hacer una cooperativa dentro del IFE, pero estas han sido rechazadas debido a que la buhonería dentro del sistema está prohibida. Sin embargo su organizan, es para entrar en el tren a vender su mercancía *“es por orden de llegada, los tres primeros que llegan van entrando, hasta que seamos hasta 25 o más y ese es el turno que nos toca el resto del día, uno en la parte de adelante y otro en la parte de atrás, la idea era que después de la reunión de la organización se fuera un miembro nuevo adelante y un viejo atrás todos acomodados e identificados”*.

El segundo buhonero fue entrevistado a las 3:40 pm. Luis Salcedo de 24 años, respondió un total de 9 preguntas. Luis tiene 2 años ejerciendo la buhonería, tiene otra fuente de ingreso, trabajo de albañilería el expuso *“Tengo otras fuentes me dedico a la albañilería, esto es como cuando no tengo trabajo de albañilería, voy y busco mercancía”* . Explico que no existe una organización, pero si existiera trabajarían más tranquilos.

El tercer acercamiento fue Esteven Peña 32 años 13 preguntas. Esteven tiene un año y 5 meses ejerciendo la buhonería en los trenes, esta es su principal fuente económica, si jornada laboral depende de la mercancía que tenga para vender. Coincidió con Luis Ibarra se suben dos buhoneros uno atrás y uno adelante.

Por último, Javier molina, de 26 años a las 4:26 pm. Explico que tiene 9 años trabajando en el sistema. Su principal motivación son los ingresos económicos. Javier dijo *“hemos pensado, entregamos una carta del IFE como tal pero no nos han dado una respuesta como tal, nosotros hemos mandado cartas para colaborar con la limpieza, colaborar con limpiar los vagones. Tenemos unos borradores escritos y firmados como recibidos pero no nos han dado respuestas. Dicen que eso está prohibido que eso es un proceso legal y no nos prestan atención como tal”*

## ANÁLISIS

Según lo expuesto anteriormente, no existen ningún tipo de organización bajo parámetros legales, sin embargo, ellos como un grupo social se organizan para vender sus mercancías dentro del sistema

No cumplen una jornada laboral, impuesta trabajan de lunes a domingo con sus imponiendo sus propios horarios, la principal motivación son los ingresos, en una día pueden ganar más de lo que gana un empleado de la economía formal.

En contraste con el trabajador formal, el trabajador informal encara una realidad distinta. (Zanoni, 2005, p.35)<sup>15</sup>. En lo que se refiere a jornada laboral e ingresos monetarios, en lo formal la jornada laboral es impuesta por el patrono, y las ganancias están establecidos bajos unos parámetros.

Cabe resaltar, que no existe ningún tipo de organización “formal” dentro de todo lo informal que los caracteriza, que caben dentro de otras características de producción económica como la “economía social”.

Como lo explica el siguiente autor Entonces,

Las características de la economía social es que son un conjunto de cooperativas y asociaciones que generan bienes y servicios para satisfacer necesidades, cuya finalidad primordial no es el lucro de sus integrantes sino el beneficio socioeconómico compartido (Freitez, 2007, p.4)<sup>16</sup>.

Su forma de producción es la economía informal, el cual reconoce la buhonería como parte de su principal característica

---

<sup>15</sup>Zanoni, W (2005). Buhoneros en Caracas. Primera Edición. Venezuela: Colección Venezuela Hoy Cedice Libertad

<sup>16</sup>Freitez, Nelson (2007). Alcances y límites de la Economía Social en la Venezuela Actual. Serie de dialogo democrático. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/caracas/05534.pdf>



### Anexo N°3 Diario de Campo N°3

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
 ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



#### DIARIO DE CAMPO N°3

##### FICHA DE IDENTIFICACION:

**FECHA:** Sábado, 23 de Abril del 2016.

**ACTIVIDAD:** Recorrido por el Sistema Ferroviario Central Ezequiel Zamora, Caracas- Cúa

**OBJETIVO:** Conocer la dinámica de los buhoneros en el Sistema Ferroviario Ezequiel Zamora, Caracas- Cúa.

**HORA DE INICIO:** 11:00 am.      **HORA DE FINALIZACIÓN:** 1:35 pm.

**RESPONSABLE:** Brito, Karla

**TÉCNICA EMPLEADA:** Observación participante y entrevista semi-estructurada.

##### DESCRIPCIÓN

En el Ferrocarril de las Valles del Tuy si estas embarazada, eres de la tercera edad o si presentas alguna condición de discapacidad entras por un andén especial habilitado, el resto de los transeúntes esperan aglomerados los trenes en el andén, la gran mayoría se ven ansiosos, otros agotados, algunos escuchan música por el parlante del teléfono celular, otros llevan sacos, cestas grandes con verduras, hasta artefactos de electrodomésticos y demás.

Esta escena se puede evidenciar en horas pico, lo que sería toda la mañana desde que abre el tren hasta las 9 o 10 de la mañana y luego cuando la gran mayoría de los usuarios van de regreso a sus hogares es otro gran caos que sería de 3pm hasta las 8 o 9 de la noche. Los fines de semana se puede evidenciar que hay menos usuarios y es más ameno para viajar y conocer las instalaciones.

Ya dentro del vagón, los vendedores y otros personajes esperan el inicio del viaje para ofrecer sus productos, esto lleno o no lleno el ferrocarril busca la forma y manera de pasar entre las personas para vender:

“Buenas tardes para todos, por aquí le traemos la promoción del pan. Uno por 350 bolívares dos por 500 bolívares”, dice un vendedor apenas cierran las puertas, eso sí antes de eso muy pendiente de que no vayan a haber policías nacionales o guardias rondando la zona.

Una vez que el primero termina de ofrecer las canillas, comienza el siguiente a ofrecer chucherías: “muy buenas tardes, comételo bueno, comételo sabroso, llegaron por aquí los tostones naturales los saladitos con ajo llévatelos barato en 500 bolívares, tenemos las canillas las preferidas de los pequeños po´ tal solo 500bs y llévate los caramelitos artesanales de coco más barato imposible por tan solo 100 bolívares ¿quién se me anima?”, coreó el vendedor.

En algunos de los viajes se pudieron observar personas que venden dentro de las instalaciones con todo su núcleo familiar, mamá con los dos niños uno en cangurito y el más grandecito detrás de su papá quien va promocionando y vendiendo sus chucherías.

Una Venezuela activa que me regale las buenas tardes”, gritó un niño de aproximadamente 13 años de edad desde el centro del vagón, quien de inmediato entonó una canción para vender en el trayecto. Cuando el tren llegó a Charallave Norte se demostró que los vendedores informales no operan solos. En el lugar aprovecharon para alternar con nuevos comerciantes, quienes abordaron los vagones para el retorno y así sucesivamente, es ciclo que cumplen los buhoneros según sus normas y reglas, a la vez transgrediendo las normas de Instituto de Ferrocarriles del Estado. En la estación Charallave Norte en el andén mientras se espera el tren se puede evidenciar como se aglomeran los grupos de vendedores del ferrocarril, esperando su turno para vender. Para la realización de esta investigación se hicieron acercamientos a este grupo de personas de forma directa, algunos les entusiasmo la idea y se abrieron a participar, otros por temor o seguridad prefirieron evadir las entrevistas, otros nos pautaron en las afueras del tren para dialogar con más calma y se puedo conversar con algunos de los buhoneros cerca de las instalaciones del ferrocarril en una confitería donde la mayoría de ellos adquieren



## Anexo N°4 Primer acercamiento a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



**Nombre y Apellido:** Luis Ibarra

**Edad:** 29 años

**1. ¿Cuánto tiempo llevas ejerciendo la economía informal en el Sistema Ferroviario**

4 años

**2. ¿Qué te incentivo a ejercerla?**

Antes yo trabajaba en una fábrica de pan que estaba aquí en el Dividive, horneando pan y haciendo masa, pero no, que va, era imposible, entre lo que gastaba en el pasaje, la comida no cuadraba ni el tiempo, ni el dinero. En un trabajo, ¿cuánto se gana ahorita?... bueno aquí en una semana puedes hacer 25.000bs ganas tres veces más de lo que en otro trabajo.

**3. ¿Consideras la economía informal un modo de vida?**

No un modo, de vida en sí, en sí de vivir eternamente de esto no, me entiendes? Sino que es la alternativa ahorita porque todo esta caro. Se gana bien, se compra bien y se come bien.

**4. ¿Te gusta este oficio?**

Si

**5. ¿Esta actividad económica es tu principal fuente de ingreso o tienes otras fuentes?**

Esta es mi principal fuente de ingresos.

**6. ¿Nos podrías indicar un aproximado de cuantas personas ejercen el oficio?**

Así que yo vea diario, fijo 20 personas; pero siempre están viniendo otras personas del metro de caracas, de los terminales, porque como saben que se venden se vienen para acá; entonces ponte que sean como 100 personas.

**7. ¿Cómo es el horario de tu jornada laboral?**

Bueno yo trabajo todos los días, como vivo en Hotel, en lo que me levanto a las 8,9 de la mañana, agarro mi transporte, desayuno; hasta las 9 de la noche, o hasta que de la hora; si hay mercancía buena hasta que se acabe.

**8. ¿Cómo es tu relación laboral con las otras personas que practican la economía informal?**

Depende del día, si estamos tranquilos y hay buena mercancía y todos tienen posibilidad de alcanzar no habrá conflicto, pero si no llega la mercancía para todos ya ahí comienzan las discordias, o si se montan en el turno, ya ahí se rompe la paz.

**9. ¿Cómo es la relación que llevas con el personal que trabaja en el Sistema Ferroviario?**

Depende del personal, porque hay choferes que yo conozco, pasan y tocan corneta, uno lo saluda, pasan por aquí uniformados y me dicen -epa chamo véndeme ahí una galletica.

**10. ¿Entienden que este es un trabajo?**

Claro. Ahora los de seguridad que los ponen específicamente a perseguirnos a nosotros, no tanto que nos persigan porque ese es su trabajo, sino que nos digan –

mira sabes que no puedes vender, desaloja. Pero no, ellos quieren llegar –mira chamo dame lo que tienes en el bolso. Dame la samba, dame la mercancía. Por lo menos si me la están quitando a mí que vivo en un hotel, no me voy a quedar durmiendo en la calle, voy a comer piedra, tengo que pelear para que no me quiten lo mío.

**11. ¿Has tenido algún conflicto con las autoridades que trabajan en el Sistema? ¿Sí o no? Podrías contarnos**

Varios con los de seguridad de aquí.

**12. ¿Han pensado en crear una asociación u organización de vendedores ambulantes del Sistema Ferroviario?**

Si, si hemos pensado. Yo convoque una reunión con las 20 personas que te dije que son los que más conozco los que tenemos tiempo aquí, los que en los 4 años que tengo aquí los he visto. Yo le dije a ellos, -que pasó, vamos a identificarnos no como cooperativa, sino que hacemos unas camisitas que diga que somos vendedores que la gente te vea y sepa que eres vendedor, el que no tenga la camisa es porque no pertenece a la organización.

**13. ¿Qué haría falta?**

Lo que hace falta es un enlace con la gente del sindicato de aquí del IFE, me entiendes? La gente de aquí del IFE hicieron unas elecciones sindicales , ellos se organizaron como grupo de trabajadores pueden asesorarnos para organizarnos; para eso necesitamos un enlace, porque estamos enemistados ya que, ellos no nos quieren a nosotros y nosotros queremos trabajar, esa es la verdad, verdad ¿cómo hacemos? Chocamos. Es negativo contra positivo.

**14. ¿Se turnan para entrar al tren?**

Si es por orden de llegada, los tres primeros que llegan van entrando, hasta que seamos hasta 25 o más y ese es el turno que nos toca el resto del día. Nos vamos uno en la parte de adelante y otro en la parte de atrás, la idea era que después de la reunión de la organización se fuera un miembro nuevo adelante y un viejo atrás todos acomodados e identificados, ahí no hay modo de pelea, no disturbio, no hay nada. Llegaste a las 10 de la mañana, bueno hay gente que está trabajando desde las 8 tienes que esperarte un ratico e igual te vas a ir en tu tren; igual esto no es de nadie, pero si uno no busca la manera de acomodarlo quien lo va a acomodar.

**Anexo N°5 Primer acercamiento a los sujetos de estudio**

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

**Nombre y Apellido:** Luis Salcedo

**Edad:** 24 años

1. **¿Cuánto tiempo llevas ejerciendo la economía informal en el Sistema Ferroviario?** 2 años
2. **¿Consideras la economía informal un modo de vida?** Si
3. **¿Te gusta este oficio?** Si
4. **¿Esta actividad económica es tu principal fuente de ingreso o tienes otras fuentes?**

Tengo otras fuentes me dedico a la albañilería, esto es como cuando no tengo trabajo de albañilería, voy y busco mercancía.

5. **¿Nos podrías indicar un aproximado de cuantas personas ejercen el oficio?**

Como 60 o 70 personas.

6. **¿Cómo es el horario de tu jornada laboral?**

A la semana trabajo 4 días o 5.

7. **¿Cómo es tu relación laboral con las otras personas que practican la economía informal?**

Casi siempre bien, una que otra vez hay encontronazos. Uno busca de no pelear, de que no vaya a ver una desgracia, porque si eso sucede se nos acaba esto a todos y eso es lo que menos queremos porque la idea es que todos nos beneficiemos.

**8. ¿Cómo es la relación que llevas con el personal que trabaja en el Sistema Ferroviario?**

Bueno es encontronazos que uno tiene con ellos pero normal, muchas veces cuando les meten mano dura los superiores, los mandan a sacarnos tienen que hacer. La policía nacional si nos quitan todo, te dejan los reales si acaso; hay que hacer maniobras para conseguir los reales y volver a invertir. Así como se gana se puede perder también.

**9. ¿Han pensado en crear una asociación u organización de vendedores ambulantes del Sistema Ferroviario?**

Si se llega a dar la organización, uno trabajaría más tranquilo, sin que uno le quite la mercancía.



## Anexo N°5 Primer acercamiento a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



**Nombre y Apellido:** Esteven Peña

**Edad:** 32 años

1. **¿Cuánto tiempo llevas ejerciendo la economía informal en el Sistema Ferroviario?** 1 año y 5 meses
2. **¿Qué te incentivo a ejercerla?** Da plata
3. **¿Consideras la economía informal un modo de vida?** Si
4. **¿Te gusta este oficio?**

Dentro de lo que cabe, porque es un trabajo más pero tiene sus desventajas

5. **¿Qué desventajas tiene?**

Trabajar en la calle no es fácil, lidiar con los policías, con los guardias, lidiar con muchos usuarios que son groseros. Aquí se monta cualquier cantidad gente hay todo tipo de personas, que uno a veces tiene que adaptarse al modelo de ellos.

6. **¿Esta actividad económica es tu principal fuente de ingreso o tienes otras fuentes?**

Esta es mi principal fuente económica.

7. **¿ Indica un aproximado de cuantas personas ejercen el oficio?**

Somos como 100.

8. **¿Cómo es el horario de tu jornada laboral?**

Eso depende, depende de la mercancía que haya. a veces no hay mercancía, por lo menos el chocolate se vende todo el día, los caramelos salen todo el día, a veces no hay caramelo ni chocolate. Sino puras galletas se venden en las tardes, eso depende también de las personas que viajan en el ferrocarril.

**9. ¿Cómo es tu relación laboral con las otras personas que practican la economía informal?**

A veces bien, a veces mal.

**10. ¿Cómo es la relación que llevas con el personal que trabaja en el Sistema Ferroviario?**

Bien

**11. ¿Has tenido algún conflicto con las autoridades que trabajan en el Sistema? Si o no? Podrías contarnos**

Con la policía

**12. ¿Han pensado en crear una asociación u organización de vendedores ambulantes del Sistema Ferroviario?**

Si

**13. ¿Se turnan para entrar al tren?**

En cada tren suben dos vendedores



## Anexo N°7 Primer acercamiento a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



**Nombre y Apellido:** Javier Molina

**Edad:** 26 años

1. **¿Cuánto tiempo llevas ejerciendo la economía informal en el Sistema Ferroviario?** 9 años.
2. **¿Qué te incentivo a ejercerla?** La inflación, la situación económica.
3. **¿Consideras la economía informal un modo de vida?** Si
4. **¿Te gusta este oficio?** Si
5. **¿Esta actividad económica es tu principal fuente de ingreso o tienes otras fuentes?** Esta es mi principal fuente de ingresos
6. **¿Nos podrías indicar un aproximado de cuantas personas ejercen el oficio?** Somos 50 personas, somos 50 familias
7. **¿Cómo es el horario de tu jornada laboral?** De 8am- a 4pm todos los días de lunes a domingos entre semana un día de descanso.
8. **¿Cómo es tu relación laboral con las otras personas que practican la economía informal?** De maravilla 100%
9. **¿Cómo es la relación que llevas con el personal que trabaja en el Sistema Ferroviario?**

Bien, porque nosotros colaboramos con ellos, para que la gente no robe, sacamos a los que piden. Estamos día a día igual que ellos, estamos con ellos en la lucha. lo único malo es que los funcionarios si nos agarran nos quitan el billete, la mercancía eso es una lucha de cada día.

**10. ¿Has tenido algún conflicto con las autoridades que trabajan en el Sistema?**

No, no con ningunos más bien nos apoyamos. Cuando se presentan algo una emergencia o algo nosotros apoyamos como cuando roban, nosotros no estamos de acuerdo en eso no apoyamos esa sinvergüenza. Porque cuando roban, no van a decir fue un ladrón sino los vendedores, si se meten dos o tres a robar. los sacamos. Porque gracias a dios a todos nos va bien somos cincuenta familias.

**11. ¿Han pensado en crear una asociación u organización de vendedores ambulantes del Sistema Ferroviario?**

Si hemos pensado, entregamos una carta del IFE como tal pero no nos han dado una respuesta como tal, nosotros hemos mandado cartas para colaborar con la limpieza, colaborar con limpiar los vagones. Tenemos unos borradores escritos y firmados como recibidos pero no nos han dado respuestas. Dicen que eso está prohibido que eso es un proceso legal y no nos prestan atención como tal

**12. ¿Se turnan para entrar al tren? Sí.**

**13. ¿Conoces una regulación oficial que diga que no pueden vender**

No, no la hay eso no existe ninguna ley ningún artículo, porque esto no está prohibido como tal uno sobrevive, no hay nada que diga nada como esto es un trabajo común y cualquiera. Tú vas a un comercio y tu compras un producto en la tienda donde la venden, y si uno la ofrece sin obligación a nadie tu no obligas a la gente a comprar. Otra cosa que la gente habla de la basura dentro de los vagones verdad, pero no es culpa de los vendedores es culpa del usuario. yo no te obligo a comprar tu me compras ahora si tú te ingieres el producto de aquí a Caracas tú tienes que metértelo en el bolsillo o dárselo al mismo vendedor, alguna gente lo encaleta o lo tira en el piso, eso ya es el aseo de cada persona es su motivación como tal.



## AnexoN° 8: Cuestionario aplicado a los usuarios



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

### USUARIOS

El presente instrumento de recolección de datos, va dirigido a los usuarios del Sistema Ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I Caracas-Cúa, a fin de conocer cuáles son sus opiniones acerca de la buhonería dentro del medio de transporte.

#### I PARTE. ECONOMIA INFORMAL

##### Categoría Buhonería

#### 1. ¿Qué significa para usted la economía informal?

- a) Estrategias de sobrevivencia
- b) Sector de la población que no logra acceder al sector formal de la economía
- c) Vendedor ambulante
- d) Altamente competitiva
- e) Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

#### 2. ¿Usted cómo definiría buhonero?

- a) Trabajador de la economía informal que comercia con distintos bienes.
- b) Persona que transgrede las normas por medio del comercio informal.
- c) Personas que de manera jocosa ofrece al público diferentes productos, a menor costo que los precios del mercado.
- d) Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

3. **¿Usted cómo ha observado la evolución de la economía informal en los trenes durante los últimos años?**

- a) Baja    b) Alta    c) Disminuyendo día a día    d) Creciendo día a día  
e) otra

EXPLIQUE: \_\_\_\_\_

4. **¿Usted compra mercancía a los buhoneros de los trenes?**

NO\_\_\_    SI\_\_\_

POR QUÉ: \_\_\_\_\_

5. **¿Usted Está de acuerdo o en desacuerdo con la economía informal en el IFE? ¿porque?**

Desacuerdo\_\_\_    De acuerdo\_\_\_

POR QUÉ: \_\_\_\_\_

6. **¿Cómo le afecta a usted la Economía informal en los trenes?**

POR QUÉ: \_\_\_\_\_

### **Categoría Políticas Públicas**

7. **¿Usted qué opina con respecto a las normas del IFE con respecto a la buhonería?**

INEFICIENTE\_\_\_    EFICIENTE\_\_\_

POR QUÉ: \_\_\_\_\_

8. **¿Conoce usted algún plan implementado por el IFE para disminuir la economía informal en los trenes?**

SÍ\_\_\_    NO\_\_\_

¿CUÁL? \_\_\_\_\_

**15. ¿Usted cree que el gobierno ha hecho alguna política pública para reducir la economía informal?**

SÍ\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

EXPLIQUE: \_\_\_\_\_

**II PARTE. MODO DE VIDA**

**9. ¿Usted ha visto algún tipo de maltrato en contra de los buhoneros de los trenes por parte de otros usuarios?**

- a) Agresión verbal
- b) Agresión física
- c) Todas las anteriores
- d) Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

**10. ¿Usted ha visto que se haya ejercido alguna medida a los buhoneros ambulantes dentro los trenes por parte de los trabajadores del IFE?**

- a) Acuerdos hablados
- b) Desalojamiento del tren
- c) Charlas educativas
- d) Reuniones
- e) Agresión verbal
- f) Agresión física
- g) Todas las anteriores
- h) Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

**11. ¿Usted ha visto que se haya ejercido alguna medida a los buhoneros ambulantes dentro los trenes por parte de los cuerpos de seguridad?**

- a) Acuerdos hablados
- b) Desalojamiento del tren
- c) Charlas educativas
- d) Reuniones

- e) Agresión verbal
- f) Agresión física
- g) Todas las anteriores
- h) Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

**12. ¿Usted ha observado a los buhoneros atacando a los usuarios del tren?**

- a) Agresión verbal
- b) Agresión física
- c) Todas las anteriores
- d) Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

**13. ¿Cómo percibes a los buhoneros de los trenes?**

- a) Organización
- b) Con derechos sociales
- c) Desadaptados
- d) Delincuentes
- e) Otra. ¿Cuál? \_\_\_\_\_

**14. ¿Usted cree que existe algún tipo de organización de buhoneros de trenes?**

Sí\_\_\_\_\_ No\_\_\_\_\_

POR QUÉ: \_\_\_\_\_



## Anexo N° 9: Entrevista a los sujetos de estudio



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
 ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

### Entrevista. N°.1.Edwin con Presencia.

Como está la situación en el país mi amor uno tiene que salir a la calle a ganarse el pan de cada día, en esta porque no hay empleos y no hay empresas que den trabajos. La empresa que te contrata ahorita para un empleo que te vaya a dar es para batir pega o sino para cargar corotos y esas cuestiones porque ninguna empresa te va dar un trabajo bueno a ti y te va decir que te va pagar un buen sueldo.

Nosotros nos ganamos diez mil quince mil en un momentico no tenemos que estar cargando peso ni batiendo pega ni nada por el estilo okey? Bueno yo tengo 22 años vendiendo chucherías gracias a dios que todo lo que tengo lo tengo por la venta de chucherías. La ejerzo en el ferro carril en el tren tengo como 8 años Ese es el lugar donde más rápido se hace dinero oíste? Por la cantidad que personas que van montada en el tren y a la gente le gusta comerse algo viajando y hay no hay ningún tipo de negocios hay dentro del tren ni nada sino simple ya llanamente donde está la estación abajo y todo lo consiguen demasiado caro y entonces como nosotros le estamos llevando un producto súper buenísimo y económico a la gente la gente nos espera a nosotros

Nosotros vamos directamente a Barquisimeto y compramos por allá o vamos a la confitería y la misma confitería nos da precios económicos y bueno con esa

mercancía nosotros nos ganamos un porcentaje Esto es por mi cuenta yo no dependo de nadie

Un vendedor tiene que andar bien presentado, si uno no anda bien presentable te voy a decir que hasta mí me daría miedo comprarle algo por que no yo sé si lo saco del basurero de bonanza o de cualquier otra basurero me estas entendiendo. Una personalidad todo el tiempo el vendedor siempre tiene que estar con buena presencia porque lo que uno vende es la presencia de uno y tener buen léxico de paso.

Si yo no trabajo no como pago la caja del clap pago el colegio a los chamos, eso es esforzando como quien dice oíste por que no te creas tu que porque nosotros vendemos chucherías aquí nos ganamos toda la cantidad de dinero que dice mucha gente que uno gana que porque nos ven ese poco de rial en el bolsillo. Ese poco de rial es el que uno invierte para poderse ganar. Por decirte algo uno invierte 40 mil bolívares para ganarse 5 mil 6 mil bolívares hay personas que piensan que porque cargamos 50 40 mil bolívares en el bolsillo dicen vercía esos vendedores ganan bastante no nono uno invierte una cantidad de dinero que te han dicho los otros vendedores que se ganan 10 15 20 depende de los días más o menos esos son los ingresos diarios

Uno tiene que administrarse porque si no alcanza se compra el diario de la comida. Yo trabajo 5 horas de lunes a lunes mi amor no tengo días de descanso ni nada de eso

Bueno que la policía lo agarre a uno le quite la mercancía ese es el primer riesgo que uno corre, si me ha pasado eventualmente pero si me ha pasado. No te

puedo informar de las vacunas a mí no se me ha acercado ningún policía a decirme que tengo que pagar alguna vacuna. Algunas personas serán que le cobran ellos pero a mí ningún policía me ha venido a decir, tampoco le pagaría por que ellos tienen su sueldo ¿me estas entiendo? Si me van a decomisar mi mercancía me tienen que dar una factura o un recibo donde conste que me están decomisando. Por qué sino yo lo denuncio rapidito porque eso está prohibido terminantemente de quitarle la mercancía a la gente a menos que te vayan a presentar en la fiscalía y te tienen que presentar con tu mercancía y eso es un papeleo que tiene que cubrir un policía porque si te la quitan a diestra y siniestran eso lleva a una denuncia porque eso es agresión porque eso es robarlo a uno

Me motiva a ejercer la economía informal Mis hijos, Trabajamos mi esposa y yo aquí en los trenes. Me encanta tengo ya bastante tiempo vendiendo chuchería y al ganarme mi dinerito aquí diariamente así como lo hago no tengo que esperar una quincena para poder comprar la comidita

Yo no estoy de acuerdo con el mercado informal, pero como está la situación en el país cualquier persona termina haciendo lo que sea en la calle para conseguir el dinerito. Mi amor muchacha así como tu están vendiendo café vendiendo pan vendiendo cigarros vendiendo cualquier cosita para poder solventar la comidita de los muchachos hay policías que también mandan a vender su mercancía chica tienen gente trabajando vendiendo chucherías tienen puestos de negocios, misma gente que trabaja en el IFE también que tienen puestos de negocios de café de chucherías y cuestiones así en el ferro en Charallave norte hay una

La economía informal ha disminuido bastante por la cuestión es que los policías le quitan a uno por que supuestamente eso fue una orden presidencial y como fue una orden presidencial se basan ahora de quitarle la mercancía a los vendedores

Bueno en realidad mira es para sobrevivir oíste simple y llanamente para sobrevivir nada más es lo que uno hace porque ahorita una harina pan cuanto te cuesta cuanto te está vendiendo una bachaquero ahora una harina pan 10mil cuanto te están vendiendo un pañal vamos a ponerlo por allí con un pañal 2mil bolívares imagínate tu como estamos viviendo en Venezuela por eso tenemos que ejercer la profesión de buhonero prácticamente esa es la palabra vulgar de economía informal pues esa es la palabra intelectual Mira este... que te puedo decir, uno tiene que tener principios para poderte desenvolver en la calle. Uno tiene que tener moral, ser sincero honesto y ser humilde pues .

Bueno mira te digo sinceramente que en el ferrocarril se están cumpliendo las normas lo que pasa es que hay muchas personas que no las cumplen ellos hacen cumplir sus normas a su modo pero muchas personas bueno hasta como dice uno pues yo mismo también estoy incumpliendo las normas pero tengo que hacerlo pero primero y principal no estoy robando estoy ganándome el dinero con el sudor de mi frente por que no voy a salir a robar porque si salgo a robar y me caigo con la policía va ser peor. me han quitado las mercancía y después que te quitan la mercancía te dicen chao anda vete se quedan con la mercancía no se la pasan a la fiscalía ni la reportan ni nada se las comen ellos los policías nacionales de la norte, lo llevan a uno detenido lo meten para un cuartico le dicen a uno manden todo para acá y váyanse

para el carajo así mismo se lo dicen a uno. En alguna ocasión estuvieron aquí de acuerdo con nosotros íbamos a formar una cooperativa pero en vista de que tal se cayó la cooperativa y más nunca ahora tenemos este problema con la policía nacional y con la guardia nacional también

No mija el gobierno no hace nada peor está la situación. Nos organizamos por turno si me toca vender ahorita a mí me llevo ese tren hasta Cúa después bajo hasta caracas y así sucesivamente y después viene otro. Aquí cada quien es su jefe aquí nadie manda a nadie

Bueno mira las personas que sean responsables oíste porque si va a venir un malandrino que está vendiendo y entonces está pendiente que no vende sino de robar un teléfono a cualquier personas que está por hay por qué le gusto más ganarse el dinero así esa forma no la podemos aceptar tampoco ningún vendedor hay. El vendedor tiene que tener como quien dice pie de plomo hay si vas a ser vendedor es vendedor si vas a ser ladrón eres ladrón. Aquí no existe jerarquía pero hay respeto hay muchos antiguos hay. Siempre nos tratamos bien nosotros nos llevamos lo que pasa muchas personas que se quieren pasar de la raya y uno le llama la tensión

hay muchos usuarios que ven eso malo pegan gritos a los buhoneros y broma hay personas que se ponen a discutir que si me toca a mí en el tren que si no me toca a mí eso es como siempre en cualquier parte sucede eso, eso sucede hasta en la calle mi amor

Hemos querido formar una cooperativa como te dije hace rato pero no se dio, no se dio la cooperativa.



## Anexo N° 10: Entrevista a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



### ENTREVISTA N°2. Yulbert el Respetuoso.

Yo trabajo en la economía informal por la necesidad tengo un muchacho pequeño y una mujer recién paría y los tengo que mantener, a veces trabajo en el ferro y otras en el terminal pero más en el terminal.

Las personas que venden chucherías deben de ser tratables, depende de cómo tu trates a la gente ellos te compran si los tratas a las patadas no te va a comprar nada tienes que tratar a la gente con cariño. Yo no cubro mis necesidades básicas por completo porque tengo un niño de dos meses.

Soy marmoleo antes hacía cocinas empotrada en granito. En las ventas hay días buenos y días malos hay días donde haces hasta 35mil. En el ferro se gana más porque hay más personas, la gente viene de Caracas se queda en la Norte, se montan otros, se bajan en la sur se montan más hasta que llegas a Cúa se bajan y se montan otros.

Los riesgos que uno corre en el ferrocarril es que los policías te quitan la mercancía, los reales y tienes que pagar, no es que sea culpa de ellos sino que es su trabajo también.

Un día yo tenía 17mil y 100 tostones, me monte en el ferro y me lo quitaron todo, no me resistí ni nada pues.

A nadie le gustaría estar trabajando así uno lo hace por la necesidad, a mí me gustaría que me paguen mi quince y mi último, eso es mentira que uno sale a buscar un empleo por ahí y que lo conseguí, es difícil.

En un día uno puede ganar 10 o 15 mil depende de cómo este la situación hay días que sobrepasas y otros que no y de cómo estén los funcionarios policiales, que no te quiten la mercancía, todo es cuestión de suerte. A mí me han llevado preso, me han llevado esposado, ellos se sienten superiores porque tienen un uniforme cuando no me dejen quitar la mercancía.

Yo me distribuyo así, por lo menos hoy voy a hacer para medio cartón de huevos, una harina pan y para darles a los muchachos para la merienda. Gracias a Dios aquí en el ferro uno puede vender hasta una sola bolsa de caramelos, se te acabas compras otra y así sucesivamente.

Diariamente trabajo 8 o 6 horas depende de cómo estén las ventas y de lunes a lunes.

Los riesgos que he sufrido son los inconvenientes a veces con las personas, o con los funcionarios a que te lleven detenido, te presentan y te quedas rayado porque las ventas están prohibidas.

Me motivan las ventas porque a pesar de todo uno tiene más altos márgenes de ganancia, aquí me siento relajado. Si se me presenta la oportunidad de tener un empleo con un salario mínimo me gustaría y lo aceptaría pero no dejaría de trabajar en el ferro.

Ha aumentado la economía informal porque mientras más desempleo hay más gente vende aquí, pero eso es malo para los que tenemos tiempo aquí porque es menos ventas para nosotros.

Un vendedor del ferro debe tener educación, respeto y valorarse como persona. Hemos intentado intermediar con los del IFE A pero todo ha quedado ahí. Hemos hablado con un ministro, hablamos con Héctor Rodríguez, con la presidencia del IFE pero no hemos recibido respuestas.

En el ferro nos distribuimos por turno, si llega uno que tiene tostón y caramelos y el que viene detrás de él trae lo mismo tiene que esperar a que llegue el otro tren, es depende de la mercancía que lleve cada quien.

Todos somos una comunidad, somos compañeros y entre todos buscamos de ayudarnos lo que si es que los que tienen más años hay un respeto.



## Anexo N° 11: Entrevista a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



### ENTREVISTA N°3. José con Chispa.

De la economía informal dependen mis ingresos para mantener a mi familia tengo dos hijos uno de dos años y uno de 5 meses y mi mujer, esto ya yo lo veo como un empleo fijo, a veces ella se monta conmigo en los trenes pero soy yo el que vendo.

Comencé a trabajar desde los 15 años, escogí trabajar en los trenes igual que el Metro porque es lo que más rápido produce dinero porque uno entra y sale entra y sale, uno va a la confitería y compra más económico veo lo que se me haga más accesible y pueda vender más económico que en las bodegas y negocios.

Para ser vendedor del ferro debes de tener chispa y ser dinámico porque si eres calladito y penoso no vendes nada. Mis ingresos son de 20bs diario, de ahí saco para los alimentos, la vestimenta, todo, yo diario compro comida y se va guardo para ahorrar.

Comencé a vender con un tío mío que me dijo: -vamos a vender paraguas. Y me fui. Antes de esto yo trabajaba en la planta de electricidad de Tacón, pero como eso es para gente estudiada y yo no estudie no tengo la posibilidad, ahí era por etapas trabajabas tres meses y luego duraba tres meses sin trabajar después de eso me quede solo con economía informal. Yo llego como a las 9am al ferrocarril termino como a las 8pm de lunes a lunes.

Los riesgos a los que uno se expone son que nos caigan a palos, que nos presenten, que nos quiten la mercancía, los reales.

Me motiva mi familia, a mí me encanta mi trabajo, no me gustaría tener un empleo formal. Ahora en los trenes hay más vendedores, es más difícil vender y hay policías en las estaciones y en cada estaciones uno tiene que pagar una multa o te quitan todo sino le das todo te presentan. Muchos de los vendedores se han ido de los trenes por lo mismo, a muchos compañeros los han maltratado porque no se dejan quitar la mercancía a mí no me ha pasado.

El valor que me representa es la educación y bueno un vendedor deben de comprender a las personas, a veces una persona te dice una mala palabra uno tiene que aguantarse.

Hemos tratado de intermediar con los trabajadores del ferrocarril, pero ellos rompieron ese acuerdo tanto de este lado como de ese lado.

Nos distribuimos en el tren por turnos quien vaya llegando y así, yo por trabajar le pago a los policías 5 mil. El que tenga la necesidad y la disposición puede trabajar en los trenes y quien se arriesgue. El ferro todos somos como hermanos porque compartimos más entre nosotros que en nuestra casa y toíta la gente que va en el ferro porque de ellos depende uno .

La policía nacional nos ven como si fuésemos lo peor, no tenemos una cooperativa ni nada si lo hemos pensado pero no nos lo permiten dentro del ferrocarril.



## Anexo N° 12: Entrevista a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
 ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



### ENTREVISTA N°4. Kerwin un Carismático.

Comencé en la economía informal para darle sustento a mi hijo, comprar los alimentos del hogar, el alquiler. Antes trabajaba en una planificadora, hubo reducción de personal y me botaron era contratado. ... Llego a las 8 y me voy a las 6, de lunes a lunes, he sufrido de caídas en los autobuses vendiendo.

Lo que me motiva a seguir trabajando es mi hijo. Estoy bien así como estoy tengo más ingresos oíste, lo que se ganan con un salario mínimo yo me lo gano diario.

En los trenes no hay mucha gente ya ha evolucionado en los terminales hay mucha gente, a veces yo me llevaba un pana... -vente quieres trabajar?, estas frito? Vamos al terminal y ese pana se traía a otro que estaba frito. Todos llegamos y se formó una cadena y formamos una cooperativa que es esta, (*señala el logo de la camisa que dice: Cooperativa de trabajadores del terminal Charallave*) todos tenemos nuestra camisa, por eso nadie nos fastidia, nosotros andamos es en los carros, no tenemos puestos.

Los valores que me representan a mi como persona son el respeto la cordialidad, como te dije en un principio tu para trabajar con el público tienes que ser servicial, cortés, educado tampoco es que el vendedor tiene que saber hablar, dirigirse al público.

Yo no trabajo en los trenes porque recibí maltrato de los policías, me quitan la mercancía me quitan la plata, me quitan todo. En el tren nos dividíamos si eran diez, cinco se pegan al vagón de adelante y cinco se pegan al vagón de atrás, antes no se pagaba a los guardias para trabajar ahora sí.

Los que pueden trabajar en los trenes es porque tienen chispa y tiene que andar con cuidado, en los trenes no tenía relación con nadie, en terminal todos nos ayudamos, barremos el terminal, pintamos, ayudamos a los choferes, cuidamos el terminal porque es nuestro puesto de trabajo somos una cooperativa.

La gente nos ve normal porque sabe que estamos trabajando, algunos que tú te montas en un carro y andan estresados, pero ellos saben que es mejor montarse en un carro a trabajar que estar robando.

Siempre vendo con los buenos días, las buenas tardes, dependiendo de la hora ¿me entiendes? Tenemos por aquí bocadillos, chupetas. Tienes que tener labia oíste, y simpatía y carisma.



### **Anexo N° 13: Entrevista a los sujetos de estudio**

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
 ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

#### **ENTREVISTA N°5. Yubraska muy solidaria**

Es mi manera de subsistir desde hace 8 años. Yo mismo compro con mi dinero y trabajo mi fuente de ingreso esta nada más

El buhonero en los trenes tiene que ser malandro jajaja tiene que tener carisma para poder vender nosotros somos como 50 ya aquí no puede entrar todo el mundo. Bueno yo diario me gano 30 bolos con eso sobrevivo pues. Yo trabajo de lunes a domingos todas las horas desde la mañana hasta la noche

No he sufrido ningún accidente laboral pero si he ido presa, he sufrido de violencia física y verbal de parte de todos de los usuarios del personal del IFE de la policía. Yo le he corrido a los policías me han puesto esposas todo, he ido presa pues he corrido uno se queda presentando en el circuito y todo por eso.

Yo hago esto por la necesidad de mantener a mis hijo, tengo que trabajar por mis hijos mis hijos son los que me motivan al trabajo.

Si yo pudiera tener un empleo fijo es mejor porque esto aquí es tremendo uno aquí pasa mucho trabajo. Mis valores como mujer la responsabilidad esas cosas así.

Las normas pues estamos violando las normas porque está prohibido ejercer la economía informal, aquí se paga 5 mil por cada estación son como 20 mil.

Nosotros hemos ido para reuniones y todo pero es que ellos dicen que nos van ayudar y no nos ayudan porque está prohibido vender las ventas pues porque existe una ley. Nadie ha hecho nada para mejorar nuestra situación.

La organización es por turnos, nosotros todos somos unidos y uno se va después del otro por orden de llegada por lo menos ellos se van ahorita nosotros en el otro. Nosotros hablamos con los nuevos y le explicamos nosotros si apoyamos a las personas pues pero tenemos que hablarles. Porque todo el mundo necesita en esta broma

A veces la relación es buena a veces caemos en campo peleamos a veces estamos bien. Las personas nos apoyan hay unos que no y hay unos que si pero la mayoría nos apoya. Con el personal del IFE ellos hablan con nosotros con la policía nacional la relación es horrible hay unos que son conscientes y hablan con nosotros pues pero hay unos que son bueno pues eso depende

Nosotros decimos “buenas tardes te traemos promociones bocado dos por quinientos, dulce de leche a trescientos así pues” así la gente nos compra . Aquí hay unos que se expresan bien otros que son mal hablados, esto forma parte de la personalidad de uno.

Nosotros no tenemos claves nosotros hablamos así normal, aquí hay hermanos hay familias que venden yo por lo menos vendo sola pero mi compañera si tiene familia.



## Anexo N° 14: Entrevista a los sujetos de estudio

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
 ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL



### ENTREVISTA N°6. Víctor con Personalidad.

Cónchale vender es el día de nosotros porque si no vendemos no tenemos el efectivo me entiendes .Ya yo tengo casi un año y medio aquí trabajando. Yo chambeo aquí en los trenes en la sur. Aquí me queda más cerca esta es la ruta que transito todos los días ya es una ruta que transito diariamente es algo.

Nosotros compramos en la confitería o si tenemos algún contacto que nos pueda traer mercancía al mayor compramos al mayor todo depende de cuánto inviertas en la mañana y la hora que llegues me entiendes? Si inviertes poquito ganas poquito si inviertes bastante ganas bastante. De la economía informal vivo yo.

Bueno característica no debe tener así como tal por que cada quien tiene su personalidad me entiendes no todos charlean igual cuando uno se monta en el tren toda la personalidad y todas las características de las personas cambian

Cualquier persona no, aquí yo por lo menos tengo poco tiempo pero aquí hay vendedores que tienen diez años por que los conozco a todos porque en ese tiempo ellos han perdido cualquier cantidad de plata entonces uno que viene llegando nuevo los policías no conocen a uno lo de seguridad dl IFE no conocen uno y uno pasa como por desapercibido me entiendes? Entonces ellos son viejos ellos lo conocen y pierden plata cada ratico lo agarra un policía cada ratico le quitan la mercancía lo hacen pagar una multa allá y una multa aquí

La economía informal es ilegal en todos lados. Yo trabajo de lunes a lunes llego aquí llego aquí a las 10 – 11 depende a l ahora que yo me levante y me voy de aquí a la hora que yo termine. Aquí se paga son 8 mil en la norte son 10 mil en caracas son 12 mil se le paga a cualquier policía hay que bajarse de la mula porque si no te quitan todo.

Mi relación con los demás buhoneros siempre bien excelente estamos aquí como entre hermanos me entiendes aquí no debe haber peleas entre nosotros mismos.



## **Anexo N° 15: Entrevista a personal del IFE**



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

### **OFICINA DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS (OPCR)**

**Funcionario:** Richard Barbosa

**Años dentro del Sistema:** 7 años

**Cargo que ocupa:** Gerente de la Oficina de Planificación y Control de Riesgos (OPCR)

#### **I PARTE. BUHONERÍA**

##### **15. ¿Qué significa para usted la economía informal?**

La economía informal es la actividad de vender u ofrecer mercancía en un lugar que no está destinado

##### **16. ¿Usted cómo definiría buhonero?**

Parte de la cadena comercial, que trasgreden las normas para sus necesidades.

##### **17. ¿Cómo ha observado la evolución de la economía informal en los trenes durante los últimos años?**

El ferrocarril tiene diez años de puesto en marcha y en los últimos dos años es que ha aumentado la economía informal debe ser producto de la crisis económica por la que atraviesa el país. Se ha ido aumentando paulatinamente porque en un inicio cuando comenzaron, se censaron con un aproximado y eran sesenta personas involucradas en la economía informal y tendió a subir a noventa y siete personas

para ser exactos de los cuales ellos se tenían un centro de acopio en la estación Charallave Sur, la cual fue la más afectada, porque fue la que tuvo mayor publicidad en los medios de comunicación, tanto fue así la economía informal que se formó una cooperativa entre ellos mismos.

Es tuvo una afectación desde el punto de social para las instalaciones y una violación a las normas de los usuarios y usuarias para las instalaciones, de las cuales nunca se negaron a cumplir de parte de ellos.

**18. ¿Existen políticas internas del IFE para minimizar la buhonería en los trenes?**

Se tuvieron que tomar medidas acudiendo al órgano competente en este caso es la Policía del Municipio Cristóbal Rojas o es decir la Policía Municipal de Charallave, se hizo un convenio con el Ministerio de Relaciones de interiores y Justicia y Paz en la atención a los ciudadanos a través de los organismos de Atención Ciudadana en conjunto para hacerle dar a ellos el valor de la ley. Entonces se hizo un convenio y se acordó que en todas las estaciones debían existir organismos de seguridad, en el caso de la estación Charallave Sur era la policía mancomunada, por qué mancomunada, porque es la integración de los seis municipios del Estado Miranda; para la estación Norte Generalísimo Francisco de Miranda se estableció la Policía Nacional Bolivariana conjunto con la Guardia Nacional y en la estación Cúa se estableció la Policía Nacional conjunto los cuerpos de seguridad de Municipio Urdaneta. En la Estación Caracas le compete a la Policía Nacional conjuntamente con la Guardia Nacional, se distribuyó de esa manera para que en que cada municipio se pudiera

establecer las sanciones de lo que estaban haciendo ellos que es una sanción de las normas de los usuarios y usuarias. Se llevaron los procedimientos, se capturaron, se hicieron los procedimientos legales, se llevaron a fiscalía, pero por ser sanciones leves no de gran importancia, no son sanciones penales de tres, cuatro, cinco, años, se les estaba aplicando a ellos una sanción comunitaria de trabajo comunitario dentro de las instalaciones, algunos las cumplieron otros no. Pero en función que se colocaron organismos de seguridad ciudadana dentro de las instalaciones sí se logró minimizar la presencia de ellos ahí.

Qué pasó de un tiempo para acá, no se lograron visualizar en las estaciones organizados pero ahora están en los dentro de los trenes, lo que llamamos “Kimutó” el vendedor no tiene la bolsa como antes sino que ahora está dentro de los trenes, con un Koala, un perolito de comida, muchas veces con niños y mujeres embarazadas, para no caer en violencia al género o en la Ley de Protección al menor nos abstenemos pero cuando se logren visualizar a esas personas, se retienen, el organismo que esté en cada estación se encarga de hacer el procedimiento que corresponde.

**19. ¿El personal del IFE ha intermediado con los buhoneros de los trenes para establecer acuerdos?**

SI\_\_ NO\_<sup>x</sup>\_\_

**EXPLIQUE:** Nunca existirán acuerdos con ellos porque eso está entre las normas de las instalaciones, el no consumir alimentos y como hay una norma establecida no se pueden establecer acuerdos con ellos.

**20. ¿Usted cree que la buhonería se puede convertir e delincuencia?**

SI\_  \_\_\_ NO \_\_\_

**POR QUÉ:** No solamente en el ferrocarril, recuerda que esta el Sistema de Transporte Metropolitano o Metro de Caracas que es una línea con casi 40 y pico de estaciones y en cada una de ellas existe la economía informal. Se ha determinado por número y análisis científicos que donde indica que hay mayor presencia de economía informal hay mayor presencia de delincuencia, porque los delincuentes tienden a esconderse dentro de lo que es la economía informal. Uno de los ejemplos que más señalaron en el Ministerio era la estación de Petare, Altamira, la hoyada, gato negro y maternidad. Dentro de las estaciones del ferrocarril no proliferan tanto como en las estaciones de Caracas, allá hay más carteristas que aquí. Otra ventaja que tenemos nosotros es que son cuatro estaciones, en Caracas hay más índice delictivo

**II PARTE. MODO DE VIDA**

**21. ¿Usted cómo percibe los buhonereros de los trenes?**

Personas que quebranta la ley para su beneficio personal y familiar, que tiene el derecho de buscar alimentos para su hogar.



## Anexo N° 16: Entrevista al funcionario de seguridad



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

### **BRIGADA DE SEGURIDAD FERROVIARIA DE LA POLICÍA NACIONAL BOLIVARIANA**

**Funcionario:** Pérez, Carlos

**Edad:** 29 años

**Años en servicio:** 5 años

#### **I PARTE. BUHONERÍA**

#### **22. ¿Qué significa para usted la economía informal?**

La economía informal es el que no tiene responsabilidades fiscales por ejemplo pagar impuestos.

#### **23. ¿Usted cómo definiría buhonero?**

El buhonero se define más como el comercio de calle, o de las personas que lo hacen en lugares prohibidos. La buhonería no es un delito es una falta ya que muchos lo hacen por necesidad para sobrevivir.

#### **24. ¿Usted cómo ha observado la evolución de la economía informal en los trenes durante los últimos años?**

La economía informal ha aumentado debido a la situación del país, hay más personas pobres que buscan hacer cualquier cosa para sobrevivir

## **II PARTE. POLÍTICAS PÚBLICAS**

### **25. ¿Existen políticas internas del IFE para minimizar la buhonería en los trenes?**

En la parte ferroviaria tenemos un dispositivo de seguridad que es recorrido entre trenes, se recorre las cuatro estaciones ya sea comenzando desde Caracas se pasa por la estación Charallave norte, Charallave sur y Cúa y se va visualizando quienes son los vendedores informales mayormente se hace que este dispositivo de civil por que con el uniforme nos reconocen y no se atreven a vender. Cuando se detiene una persona que ejerce la economía informal, se lleva a la sede de la policía o la guardia nacional (depende de la estación) o a la oficina de seguridad “Oficina de planificación y control de riesgos” (OPCR) en la Estación Charallave norte y se hace el decomiso de la mercancía. Como lo establece el Artículo 82 de la Ley de Transporte Ferroviario Nacional, ya que la venta o comercio dentro de los trenes está prohibido. Luego se le hace una charla, se le explica y se le orienta. Además se le explica el artículo 32 y 33 de dicha ley que lo cual establece que deben respetar las normas, y en caso de transgredir pueden ser retirados de las instalaciones. Cuando las detenciones son reincidentes se puede llevar el caso a fiscalía.