



La economía informal un modo de vida en el sistema ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I Caracas-Cúa
The informal economy a way of life in the railway system, axis Ezequiel Zamora, line I Caracas-Cúa

Karla Brito¹
karladanielab2018@gmail.com

Joselyn Pérez²
joselynprz18@gmail.com

Recibido: 25-01-2018 | **Arbitraje:** 29-01-2018 a 14-03-2018

Aceptado: 04-03-2018 | **Publicado:** 15-07-2018

Resumen

Esta investigación corresponde al trabajo especial de grado, presentado en la Escuela de Trabajo Social. En los últimos años ha habido un aumento en los índices de desempleo, arrojado por la emergencia económica y social del país, trayendo como principal consecuencia la ocupación informal en el sistema ferroviario, línea I Caracas- Cúa, el cual no escapa de esta realidad, día a día se suman más ciudadanos a este tipo de economía. Por ello se planteó analizar la práctica de la Economía Informal como un modo de vida en el sistema ferroviario. La investigación fue de enfoque multi-método: cualitativo y cuantitativo, triangulando información de los datos. Fue de tipo etnográfico, orientado bajo la investigación exploratoria, documental y descriptiva. Los instrumentos de recolección de datos arrojaron información para construir el perfil del buhonero del ferrocarril, su actividad productiva, ingresos, la jornada laboral, las condiciones en la cual se desempeñan y las motivaciones.

Palabras clave: Economía informal, buhoneros, políticas públicas, modo de vida.

Abstract

This investigation corresponds to the Special Degree Work, presented at the School of Social Work. In recent years there has been an increase in unemployment rates, driven by the economic and social emergency in the country, bringing as a main consequence the informal occupation in the Rail System, line I Caracas-Cúa, which does not escape this reality, Every day more citizens are added to this type of economy. For this reason, it was proposed to analyze the practice of the Informal Economy as a way of life in the Railway System. The research was multi-method approach: qualitative and quantitative, triangulating data information. It was of ethnographic type, oriented under exploratory, documentary and descriptive research. The data collection instruments provided information to build the profile of the railway peddler, their productive activity, income, working hours, the conditions in which they perform and the motivations.

Key words: Informal economy, peddlers, public policies, way of life.

¹Licenciada en Trabajo Social.

²Licenciada en Trabajo Social.



La economía informal un modo de vida en el sistema ferroviario, Eje Ezequiel Zamora, Línea I Caracas-Cúa

The informal economy a way of life in the railway system, axis Ezequiel Zamora, line I Caracas-Cúa

Karla Brito

karladanielab2018@gmail.com

Joselyn Pérez

joselynprz18@gmail.com

Introducción

La investigación surgió para conocer y acercarnos a ese mundo pequeño, pero de gran impacto a la sociedad venezolana: 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 de servicios de transporte público y privado, vagones del metro y los trenes.

Partiendo de lo anterior, el modo de vida de la economía informal 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 llevó a 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).

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 básicos 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 formal es la actividad humana que intenta cubrir las necesidades de la población. 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 concordancia, 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.

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 entrevista realizada a la Policía Nacional Bolivariana: «a diario deambulan de un lado a otros más de 250 buhoneros» (Brito y Pérez, 28 de septiembre de 2017). 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.

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:

- ¿Es el Sistema Ferroviario un espacio que favorece el desarrollo de la Economía Informal como un modo de vida?
- ¿Cuáles son las características que describen 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 preguntas anteriores nos permitieron construir los objetivos que orientan la investigación. En el

apartado siguiente expresamos el alcance del estudio.

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.

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.

Aspectos de la fundamentación teórica

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 Scthuraman (como se citó en Kelso y Rodríguez, 2005), expone que la primera vez que se usó el término informalidad fue la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 1972):

Una manera de hacerlas cosas caracterizado por a) la facilidad de entrada al sector, b) basada en recursos tradicionales, c) propiedad familiar de la empresa 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. 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 económica)
- 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» (*idem*, 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; entonces 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, pp. 24-25).

Se evidencian 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. Los cuales son «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» (Ramírez y Velásquez, 2006, p. 29).

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.

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.

La economía informal en Venezuela: en cifras

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. 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.

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%). En efecto, la ocupación es el sector informal de población se ha incrementado evidentemente, 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 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.

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)

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. Esto ha causado la aparición de 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.

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.

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.

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 estudiarse el comportamiento en lo laboral, la vida social, lo cultural y el tiempo libre.

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 (citado 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.

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.

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.

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 destacaremos a las personas que emprenden dentro de la economía informal — definidos según el autor— como auto-empleados. 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) ellos pueden 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. (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» (*Ibidem*, 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 lleves 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 100 bs, 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 (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.

Aspectos metodológicos

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.

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.

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, 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) (ver figura N° 1).

El Ferrocarril es bastante atractivo para los pasajeros debido a su tarifa sencilla aplicada de 4 Bolívares Fuertes. Los pasajeros pueden realizar el viaje completo en unos 30 minutos sino existe ningún tipo de retraso, lo que permite que los vendedores puedan transitar de un extremo a otro con sus mercancías sin ningún problema.

Figura 1:

Línea I Caracas- Cúa del Sistema Ferroviario



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 4 pm cuando las personas van saliendo de sus trabajos.

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

- Ubicación geográfica, en el centro de la Ciudad de Charallave. (Donde se encuentra uno de los terminales más concurridos).
- 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)
- En esta estación se ubica la mayor parte de la población que ejerce la economía informal.
- 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.

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:

El 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 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.

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).

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, 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 implicados 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 (como se citó en Morales 2003). Es de tipo documental, debido a que se recolectó información de diferentes fuentes como: documentos impresos, digitales y audiovisuales.

Por último, las investigaciones descriptivas «buscan especificar las propiedades, característica 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.

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.

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. 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.

Mediante la observación, se pudo fijar la atención en la realidad de lo 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 está 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 diarios de campo con la finalidad de observar la interacción entre: (a) los buhoneros y los usuarios, (b) buhoneros y el personal de IFE y (c) los buhoneros y los funcionarios de seguridad. Por lo que, el primero fue «Reconocimiento de las estaciones para establecer el lugar del estudio», el segundo «Conocer la dinámica de los buhoneros en el sistema ferroviario Ezequiel Zamora, Caracas-Cúa» y el tercero «La organización de los buhoneros». El instrumento del diario de campo consta de dos partes, la descripción y el análisis.

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. 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.

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 que 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.

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.

También se utilizó la técnica de la encuesta, con el fin de conocer las 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.

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. 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, 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).

Práctica 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* 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 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 reguladoras 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 seria 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 dialogo 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 de poseer ciertos valores como el respeto, la tolerancia, ser honesto, humilde, tratables; lo que implica que los valores van ligado 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:

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. (Klukchohn 1968, p. 461).

Las 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:

- 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:
- Despojarlos de la mercancía y dinero
- Si estos se tornan con un comportamiento agresivo, se lleva detenido para luego ser soltado a las 8 horas lo 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.

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 aportó 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. Tienen desde 1 año y medio hasta 9 años ejerciendo la actividad. Esto indicó 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 ferrocarril 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

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

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

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

Guba, G. (1978). *Hacia una metodología de investigación naturalista en evaluación educativa*. Los Ángeles: UCLA.

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

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2006). *Metodología de la investigación* (4ta ed.). México: McGraw-Hill Interamericana.

Ramírez, D. y Velásquez, A. (2006). *Características de la buhonería en el Sector Informal de la Economía. Caso: Sabana Grande, Área Metropolitana de Caracas*. (Tesis de pregrado). Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

Zanoni, W. (2005). *Buhoneros en Caracas*. Venezuela: Cedice.

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

Chen, A. (2012). *La economía informal: definiciones, teorías y políticas*. Recuperado de <http://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Chen-Informal-Economy-Definitions-WIEGO-WP1-Espanol.pdf>.

Fernández, V. (2009). *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>.

El Troudi, H. y Bonilla, M. (2005). *Introducción a la Educación en Economía Social y Popular*. Recuperado de <http://www.haiman.com.ve/Archivos/Libros%20publicados/Introduccion%20a%20la%20educacion%20en%20economia%20social%20y%20popular.pdf>.

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>.

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.

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.

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>.

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.

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

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/>

Porto, J. y Merino, M. (2009). *Entorno Social*. Recuperado de <http://definicion.de/entorno/>

Universidad Nacional La Plata (2005). *La Economía*. Argentina: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Recuperado de http://www.econo.unlp.edu.ar/uploads/docs/clase_2_economia.pdf.

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