

**Análisis del posible impacto del Transmetro sobre los vendedores  
ambulantes en su nicho de trabajo en las rutas de buses que reemplazaría el  
moderno sistema de transporte en la ciudad de Barranquilla**

**RONALD GUATECIQUE**

**PLINIO ORTEGA**

**MAURICIO URIBE**

**FRANCIA LASCAR**

**TERESA CEPEDA**

**CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO SIMON BOLIVAR**

**FACULTAD DE INGENIERIA DE MERCADOS**

**X SEMESTRE**

**BARRANQUILLA**

**2005**

---

**Análisis del posible impacto del Transmetro sobre los vendedores  
ambulantes en su nicho de trabajo en las rutas de buses que reemplazaría el  
moderno sistema de transporte en la ciudad de Barranquilla**

**RONALD GUATECIQUE**

**PLINIO ORTEGA**

**MAURICIO URIBE**

**FRANCIA LASCAR**

**TERESA CEPEDA**

**Trabajo de Investigación Formativa**

**Asesor:**

**MARIA ALTAMAR**

**Licenciada**

**CORPORACIÓN EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO SIMÓN BOLIVAR**

**FACULTAD DE INGENIERÍA DE MERCADOS**

**X SEMESTRE**

**BARRANQUILLA**

**2005**

## CONTENIDO

	Pág.
<b>I. PRIMER CAPÍTULO: PRESENTACIÓN DEL PROYECTO</b>	
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	6
3. JUSTIFICACIÓN	7
4. OBJETIVOS	10
4.1. OBJETIVO GENERAL	10
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	10
5. MARCO DE REFERENCIA	11
6. MARCO TEÓRICO	18
7. TECNOLOGÍA Y TRABAJO	22
8. MARCO CONCEPTUAL	26
9. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	30
<b>II. SEGUNDO CAPÍTULO: DESARROLLO DEL PROYECTO</b>	31
10. DISEÑO METODOLÓGICO	31
10.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN O ESTUDIO	31
10.2. UNIVERSO DEL ESTUDIO Y POBLACIÓN TAMAÑO Y DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA	31
10.3. TÉCNICAS Y FUENTES DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	33
11. METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA	35
12. ANÁLISIS DE RESULTADO	44
13. CRONOGRAMA DE TRABAJO	50
14. PRESUPUESTO	51
15. CONCLUSIONES	52
16. RECOMENDACIONES	54
17. BIBLIOGRAFÍA	56



**Análisis del posible impacto del Transmetro sobre los vendedores ambulantes en su nicho de trabajo en las rutas de buses que reemplazaría el moderno sistema de transporte en la ciudad de Barranquilla**

**I. PRIMER CAPÍTULO: PRESENTACIÓN DEL PROYECTO**

**1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El desequilibrio en la economía del país es notorio, el desempleo a pesar de que ha disminuido, todavía es un problema para muchos colombianos. Según información disponible, la tasa de desempleo promedio para el primer semestre del 2004 fue del 19%, en cuanto a Barranquilla, su tasa de desocupación fue del 16%, una de las menores en comparación con otros departamentos (Estadísticas del DANE enero a junio de 2004)

Debido a esta latente crisis económica y las pocas oportunidades de trabajo la forma de subsistir de muchos Barranquilleros se puede ubicar en el llamado trabajo informal y en la degradación de éste, como lo es el rebusque.

Uno de los más frecuentes espacios improvisados de trabajo utilizado por una creciente cantidad de personas de la población de escasos recursos, son las rutas de buses urbanos. El transporte masivo se ha convertido en una oportunidad de captar clientes que se interesen en sus productos que son en muchas ocasiones

fabricados por microempresas locales que se lo entregan a precios relativamente bajos.

Es así como surge el interés por estudiar la posible problemática que generaría la implementación del Transmetro en la ciudad de Barranquilla, con respecto al mercado informal de vendedores de ambulantes que ofrecen sus productos en las rutas de buses que replazaría.

Siendo el Transmetro un sistema de transporte masivo que augura "transformar" a Barranquilla, sería de importancia analizar cual será el impacto de este sistema en el nicho de trabajo de vendedores ambulantes en las rutas de buses que éste replazaría.

## 2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál será el impacto del Transmetro en el mercado informal de vendedores ambulantes en las rutas de buses que remplazaría el antiguo sistema de transporte?



### 3. JUSTIFICACIÓN

En el desarrollo de este estudio se tendrán en cuenta teorías como la de CHARLES H PAGE de su libro de sociología que cita “la geografía, el medio ambiente que rodea al hombre es el factor determinante de la riqueza, salud, grandeza y energía de los pueblos y todo el éxito está en que éste sepa adaptarse a ella”.<sup>1</sup> También de THORSTHEIN VEBLEN en su interpretación sobre la evolución social: “La estructura social cambia, se desarrolla y se adapta a una situación que se ha alterado, únicamente a través de una transformación en los hábitos de pensamiento de las diversas clases de la comunidad, o en último término a través de un cambio de hábito de pensamiento de los individuos que forman la comunidad”.<sup>2</sup> Esto debido a que el hombre por necesidad tiene que adaptarse o tratar de hacerlo para poder sobrevivir y se ha demostrado, el ser humano no puede modificar el viento, las estaciones, las tormentas, etc., pero ha sabido aprovechar estos factores para su bienestar por ejemplo: creó velas para impulsar con el viento los botes, dispositivos para almacenar energía de los rayos que caen, etc.

---

<sup>1</sup> PAGE, Charles H. LA SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA, Editorial Lumen, 1979.

<sup>2</sup> PAGE, Charles H. LA SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA, Editorial Lumen, 1979.

Los nuevos conceptos de urbe expuestos por los países desarrollados han inspirado a otras ciudades en vía de desarrollo a adoptar medidas en el ámbito de transporte que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Barranquilla hasta hace poco era la cuarta (4ta) ciudad más importante de Colombia, ve en la implementación del Transmetro la oportunidad de recuperar su posición y mejorar su imagen como ciudad moderna ante el país.

Según las informaciones disponibles, el Transmetro es la solución a muchos problemas que presenta Barranquilla con respecto a espacio público, seguridad vial, facilidad de la circulación peatonal, etc. Sin embargo, también hay que mirar la otra cara de la moneda, el Transmetro podría traer consigo el cierre de oportunidades y espacios para el mercado informal que se apoyan en las diferentes rutas de buses para así sobrevivir en la crisis.

Para el desarrollo de la investigación se hizo necesario apoyarse en parámetros de derecho al trabajo y teorías existentes que permiten estudiar cuales serán las posibles repercusiones que este nuevo sistema de transporte va a ocasionar en los diferentes sectores de la población barranquillera, en especial la de estratos bajos que ven en las distintas rutas de buses una forma de obtener ingresos para su subsistencia.

La información recolectada para la realización de este trabajo provino principalmente de una encuesta hecha a los mismos vendedores ambulantes que trabajan en las posibles rutas que va a reemplazar el nuevo sistema de transporte. Los datos secundarios fueron investigados en Internet en la misma página Web del Transmetro, en la oficina del Transmetro S.A. ubicada en la carrera 51B con calle 79, periódicos locales, revistas y demás folletos que tienen información del proyecto.

Este estudio cobra importancia debido a que se hace necesario saber cuantas familias se verán desplazadas de su nicho de trabajo debido a la consecuencia de la implantación del Transmetro. Además se hace necesario establecer que alternativas existen para los vendedores ambulantes desplazados de sus nichos de trabajo. También es importante conocer el estrato socioeconómico al que pertenecen los vendedores ambulantes de las rutas que reemplazaría el nuevo sistema de transporte.

La realización de esta investigación serviría como documento de conocimiento para las distintas instituciones estatales, privadas y en general para todas aquellas personas que quieran conocer la una de las problemáticas que generaría la posible implementación del Transmetro.

## 4. OBJETIVOS

### 4.1 OBJETIVO GENERAL

Establecer y analizar las posibles repercusiones de la implantación del Transmetro en el nicho de trabajo de los vendedores ambulantes de las rutas de buses que reemplazaría el nuevo sistema de transporte.

### 4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Reconocer la población aproximada de vendedores ambulantes que se vería afectada con la implantación del Transmetro en las rutas de buses tradicionales.
- ❖ Determinar el estrato socio económico al que pertenecen los vendedores ambulantes de las rutas de buses que reemplazaría el Transmetro.
- ❖ Definir la actitud de los vendedores ambulantes frente a la implementación del proyecto Transmetro.
- ❖ Identificar las alternativas a que acudirían los vendedores ambulantes como opción al ser desplazados de su nicho de trabajo para evaluar las implicaciones de las mismas.



## 5. MARCO DE REFERENCIA

### ANTECEDENTES

#### Cronología del Proyecto del Transmetro

Agosto 2000: El proyecto de Transmetro comienza a gestionarse cuando un grupo de profesionales especialistas en Urbanismo y planificación de transportes deciden formular un proyecto basado en el modelo brasileño de transporte masivo, y el proyecto Transmetro, en ese entonces en construcción. Este trabajo fue liderado y coordinado por la Cámara de Comercio de Barranquilla. En este trabajo participaron PLANEACIÓN Distrital, DADIMA, EDUBAR, MINAMBIENTE, UNINORTE Y CÁMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA.

- ❖ Mayo 2001: El alcalde de Barranquilla Dr. HUMBERTO CAIAFA, anuncia el proyecto Transmetro basado en el estudio coordinado por la Cámara de Comercio de Barranquilla.
  
- ❖ Enero 2002: Las empresas de transporte urbano de Barranquilla, agremiadas en ANALTRA, presentan los resultados del estudio sobre el transporte público en Barranquilla en el que se ratifican los planteamientos hechos en el estudio que propone el Transmetro.

- ❖ Julio de 2002: El departamento Nacional de Planeación contrata al consorcio Colombo Español BOCAREJO – ETT para realizar el diseño conceptual del proyecto Transmetro.
- ❖ Diciembre de 2002: Se constituye la empresa SISTUR conformada por empresas de transporte urbano locales con el objeto de participar en las licitaciones de operación de Transmetro.
- ❖ Febrero 14 2003: Concejo de Barranquilla autoriza al alcalde metropolitano para que el distrito participe en la empresa Transmetro.
- ❖ Febrero – Marzo de 2003: El consorcio BOCAREJO – ETT finaliza los estudios para el diseño conceptual del Transmetro.
- ❖ Febrero 21 de 2003: El alcalde CAIAFA anuncia a ÁLVARO OSORRO CARBONELL como gerente de la empresa (entonces por constituirse) Transmetro.
- ❖ Julio 2 de 2003: Se constituye en la notaría Novena de Barranquilla la empresa Transmetro así:
  - 96% del distrito de Barranquilla.

- 1% Instituto de Cultura.
- 1% Instituto Distrital de Tránsito.
- 1% Área metropolitana de Barranquilla.
- 1% Instituto Distrital de Recreación y Deporte.

❖ Mayo 7 de 2003: Por medio del acuerdo metropolitano No. 003, la junta metropolitana autoriza al director del Área Metropolitana de Barranquilla a participar en la constitución del Transmetro.

❖ Julio 31 de 2003: Se firma el pacto de transparencia de operación del Transmetro.

❖ Agosto 2003: Resumen ejecutivo del diseño conceptual del proyecto Transmetro, incluye: Definición de los elementos del proyecto, El contexto urbano, transporte e infraestructura, descripción del sistema propuesto, tecnología y servicios suplementarios, organización y regulación y aspectos financieros.

**Autor:** Pablo E. Bocarejo H Ingenieros Consultores y ETT S.A.

- ❖ Agosto de 2003: Se construye las empresas METROCARIBE S.A. conformada por empresas de transporte urbano locales con el objeto de participar en las licitaciones de operación del Transmetro.
- ❖ Septiembre 10 de 2003: Compra de planta telefónica. (incluye componentes necesarios para su puesta en funcionamiento).
- ❖ Septiembre 10 de 2003: Compra de software financiero (incluye los módulos de contabilidad, presupuesto, tesorería y nomina).
- ❖ Septiembre 10 de 2003: Compra de U.P.S de 8 Kva.
- ❖ Septiembre 19 de 2003: Servicio de personal en misión para la realización de actividades de recepción, mensajería y oficios varios.
- ❖ Octubre- Noviembre de 2003: Se abren sendos concursos para los diseños finales arquitectónicos y de ingeniería de las obras civiles del Transmetro.
- ❖ Octubre 09 de 2003: Concurso de anteproyectos para los diseños arquitectónicos y urbanísticos de las troncales, prototipos de estaciones y terminales de cabecera del sistema integral de transporte masivo para Barranquilla y su área metropolitana - Fase 1.

- ❖ Noviembre 11 de 2003: Estudios y diseños de ingeniería de las troncales, terminales de cabecera, puentes, pasos a desnivel y soluciones puntuales en las intersecciones de las troncales con los arroyos del sistema integral de transporte masivo para Barranquilla y su Área Metropolitana, Fase 1
  
- ❖ Noviembre de 2003: Se firma el contrato para adelantar la construcción legal y financiera del Transmetro. Este trabajo es financiado por el Departamento Nacional de Planeación y será ejecutado por la firma ESCALLON MORALES & ASOCIADOS.
  
- ❖ Diciembre 15 de 2003: Documento CONPES 3260, en el cual se presenta la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte masivo en las grandes ciudades del país.  
**Autor:** DNP, Ministerio de Hacienda y crédito público, Ministerio de Transporte y Transmetro.
  
- ❖ Diciembre 04 de 2003: Suministro de 16 computadores de escritorio con software preinstalado.
  
- ❖ Enero 20 de 2004: Servicio de personal en misión para la realización de actividades de recepción, Mensajería y oficios varios.

- ❖ Mayo 13 de 2004: compra de un (1) video beam con telón para proyección.
  
- ❖ Agosto 18 de 2004: servicio de suministro de personal en misión para la realización de actividades varias según lo requiera la empresa Transmetro.
  
- ❖ Septiembre 07 de 2004: Memorias del diseño de la terminal sur (Incluye Gráficos de la terminal y sus alrededores).  
**Autor:** Consorcio Bonilla-Mazzanti.
  
- ❖ Septiembre 30 de 2004: Memorias del diseño de las estaciones intermedias (Incluye Gráficos).  
**Autor:** Arquitectura y movilidad urbana.
  
- ❖ Febrero de 2004: Marco de política de reasentamiento (Desplazamiento involuntario - Restablecimiento de la condiciones socioeconómicas de la población - Reasentamiento como oportunidad para mejorar). **Autor:** Departamento Nacional de Planeación (DNP).
  
- ❖ Marzo de 2004: Lineamientos ambientales para el diseño, construcción y seguimiento de proyectos de sistemas de transporte masivo en Colombia.  
**Autor:** DNP, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial y Banco Mundial

- ❖ Septiembre 06 de 2004: Documento CONPES 3306, por el cual se somete a consideración del CONPES los términos para la participación de la nación en el proyecto del SITM, Transmetro.

**Autor:** DNP, Ministerio de Hacienda y crédito público, Ministerio de Transporte y Transmetro.

- ❖ Febrero 09 de 2005: servicio de suministro de personal en misión para la realización de actividades varias según lo requiera la empresa Transmetro
- ❖ Abril 13 de 2005: compra de tres (3) computadores: un (1) portátil y (2) de escritorio con software preinstalado.

## 6. MARCO TEÓRICO

### El Cambio Tecnológico y su Aceptación Social

Los medios de transporte han tenido con el pasar de los años una gran evolución tecnológica, del montar a caballo se ha pasado a contar con carros que funcionan a luz solar. Y es que el medio ambiente geográfico que rodea a los seres humanos ha “obligado” a crear mejores instrumentos para afrontar las diferentes circunstancias que la naturaleza ofrece; actualmente el mundo se encuentra sobre poblado, por lo tanto requiere mas espacios, mejores viviendas y sobre todo mejores y más efectivos medios de transporte que acorten las grandes distancias y le hagan la vida más fácil a las personas.

Colombia ante el mundo no ha sido ajena a la revolución del transporte masivo, actualmente cuenta con aviones muy modernos, barcos y buques súper rápidos y buses que simulan el estar volando en una aeronave, sin embargo, en los últimos años ningún proyecto había tenido tanto impacto tanto en la población, así como también por parte de inversionistas e instituciones gubernamentales, como lo ha tenido en Barranquilla el Transmetro, versión local del sistema de transporte público colectivo de Bogotá Transmilenio.

A pesar de los numerosos comentarios tanto buenos como malos, se observa un ambiente de desconfianza en torno a la implementación del sistema y surgen preguntas acerca de: ¿ las posibles ventajas y desventajas de los cambios tecnológicos en el medio social?. Lo cierto del caso es que la respuesta en fundamentos sociológicos de las teorías de adaptación al medio geográfico.

El hombre por necesidad tiene que adaptarse o tratar de hacerlo para poder sobrevivir y se ha demostrado, el ser humano no puede modificar el viento, las estaciones, las tormentas, etc., pero ha sabido aprovechar estos factores para su bienestar por ejemplo: creó velas para impulsar con el viento los botes, dispositivos para almacenar energía de los rayos que caen, etc. dice CHARLES H PAGE en su libro sociología dice "la geografía, el medio ambiente que rodea al hombre es el factor determinante de la riqueza, salud, grandeza y energía de los pueblos y todo el éxito está en que éste sepa adaptarse a ella".<sup>3</sup> Sin embargo, cabe notar que es importante saber como relacionamos el mundo geográfico con nuestras vidas, de allí que hemos presenciado a lo largo de la historia muchos casos de comunidades que se oponen a un nuevo sistema político, un presidente, la construcción de una fábrica en un cierto lugar, etc., entonces, en este orden de ideas, analizamos que la adaptación no es fácil para todas las personas, porque cada uno posee una realidad diferente y relaciona al

---

<sup>3</sup> PAGE, Charles H. LA SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA, Editorial Lumen, 1979.

medio geográfico que lo rodea de formas diferentes con sus vidas, de allí que los sociólogos no se equivoquen en afirmar que “cuanto mas compleja sea nuestra vida, más complejo es el medio geográfico y por consiguiente el proceso de adaptación será lento y difícil” por tal razón es más fácil implantar un “sistema X” en un pueblo que en una gran ciudad, ya que en ésta última la vida es más compleja.

Como se ha observado hasta el momento, la adaptación es selectiva y variable de acuerdo con las necesidades personales o grupales de la comunidad: además es parcial, o sea del todo no es completa siempre habrá un grupo descontento por el cambio y sobretodo el tiempo crea la readaptación, la tecnología siempre está en “movimiento” y por consiguiente constantemente las personas se encuentran en un estado de mejoramiento en la forma de vivir sobre el medio geográfico que los rodea a diario.

Lo cierto de todo es que las ciudades no pueden oponerse al cambio a la tecnología porque corren el riesgo de quedarse rezagados del resto del mundo y entrar en un retraso cultural o tecnológico. Hay que dejar atrás el miedo de que la nueva tecnología pueda perturbar nuestros valores, hábitos, costumbres y con ella se implanten en nuestras vidas otras conductas diferentes y objetivos distintos en nosotros. Quizás de esta forma el futuro será más prometedor, por eso los seres humanos se deben adaptar a los cambios,

porque no siempre son para mal, aunque en el proceso se presenten dudas.

Dice THORSTHEIN VEBLEN en su interpretación sobre la evolución social: “La estructura social cambia, se desarrolla y se adapta a una situación que se ha alterado, únicamente a través de una transformación en los hábitos de pensamiento de las diversas clases de la comunidad, o en último término a través de un cambio de hábito de pensamiento de los individuos que forman la comunidad”.<sup>4</sup> De lo anterior se desprende que en la evolución social, es esencial implementar un proceso de adaptación mental, aunque este se efectúe de manera tardía y de mala gana. Bajo este orden ideas se puede observar que existe un choque cultural a la hora de implantar una nueva tecnología a una realidad social, el cambio crea conflictos internos de credo e ideologías pero son necesarios para que las comunidades se modernicen y no se queden atrasadas ante el mundo tecnológico del nuevo milenio.

---

<sup>4</sup> PAGE, Charles H. LA SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA, Editorial Lumen, 1979.



## 7. TECNOLOGÍA Y TRABAJO

En el presente siglo nos estamos enfrentando a nuevas realidades, algunas originadas en los avances de la tecnología y otras que tienen como causa la maldad de unos pocos hombres.

Los avances de la tecnología presentan grandes repercusiones en las distintas actividades humanas, pero en forma especial en el desarrollo del trabajo.

En la relación Tecnología y Trabajo se van presentando una serie de cambios estructurales que vienen a afectar el desarrollo del trabajo, los procesos de formación profesional y las relaciones laborales. Estos cambios afectan en forma directa la vida del hombre, en su relación consigo mismo, con los demás y con el medio ambiente. Como integrantes de una comunidad educativa, la concepción sobre la tecnología y el trabajo, va a tener impacto sobre el medio externo y es, por este motivo, necesario establecer unos criterios básicos sobre el tema que ha originado el título de este escrito.

El concepto sobre tecnología que sirve como fundamento para guiar la relación con el trabajo es el siguiente: "La Tecnología es el uso correcto de los conocimientos necesarios para producir bienes o servicios".<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> El ABC de la Tecnología, Publicación SENA - Colciencias, Unidad 1, 1986.

La tecnología trae consigo la técnica la cual consiste en "el conjunto de los procedimientos que permiten la aplicación metódica de los descubrimientos científicos a las necesidades y a los proyectos de los hombres".<sup>6</sup>

En las distintas etapas de la historia, la tecnología en su momento, ha tenido un gran impacto en el desarrollo de la vida del hombre, lo cual ha traído como consecuencia la aparición de las llamadas revoluciones, como por ejemplo, la Revolución Industrial o la Revolución Informática. Estas revoluciones traen consigo cambios en la sociedad y muchos de estos se producen en las relaciones laborales.

Las tecnologías fundamentadas en la informática, presentan hoy transformaciones constantes en los procesos del trabajo. Esto trae como consecuencia lógica los cambios en los contratos laborales, en el sistema de remuneración y como ya se dijo, en la formación profesional de los futuros trabajadores. Como las relaciones laborales son afectadas de manera muy especial y directa por la tecnología, el trabajo viene a ser el eje central para la interpretación de esas relaciones, siguiendo a Juan Pablo II, no queda duda alguna sobre esta afirmación: "El trabajo humano es una clave, quizá la clave esencial de toda la cuestión social, si tratamos de verla verdaderamente desde el punto de vista del bien del hombre (LABOREM EXERCENS, 3). Hasta el momento parece que el impacto de la

---

<sup>6</sup> BRUGAROLA, Martín. Sociología de la Técnica. Madrid: B.A.C., 1967.

tecnología sobre el mundo de trabajo ha ayudado a aumentar los índices de desempleo, lo que crea un grave problema, lo cual requiere una solución rápida y profunda.

Desde la óptica personal, la solución ya está planteada, sólo depende de la concepción que se tenga de la tecnología y del trabajo y lo mismo de la inmediatez de su aplicación. Se sabe que la tecnología es humana porque surge de la inteligencia y el trabajo humano lo realiza una persona (Cfr. LABOREM EXERCENS, 6). La tecnología debe entonces encaminarse a "hacer la vida humana más humana" (Cfr. GAUDIUM ET SPES, 8) y el trabajo constituirlo en "una dimensión fundamental de la existencia del hombre en la tierra" (L., E, 4). Estas citas tomadas de las cartas o misivas pontificales (conocidas en el mundo cristiano como encíclicas y del Concilio Vaticano) dibujan la esencia y fines del trabajo y la tecnología. Jurídicamente encontramos que nuestra Constitución establece el trabajo como un derecho fundamental de toda persona. "El trabajo es un derecho y una obligación social y goza en todas sus manifestaciones de la especial protección del Estado, toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas" (CNN. Art. 25)

Para evitar que la tecnología desplace al hombre en el trabajo, la sociedad y el Estado deben establecer acciones que contrarresten las funestas consecuencias del desempleo, pero antes que todo debemos apropiarnos de la concepción

antropológica que dignifica al trabajo, de manera especial, la planteada por Juan Pablo II.



## 8. MARCO CONCEPTUAL

Para el desarrollo de la investigación planteada, se hace necesario definir los términos a saber:

- ❖ **ADAPTACIÓN:** Tendencia a acomodarse o a unirse con un fin a otra circunstancia o condición.
- ❖ **AVANCES TECNOLÓGICOS:** Perfeccionamiento en los instrumentos, procedimiento y métodos empleados en el arte y ciencia u algún oficio.
- ❖ **MEDIOS DE TRANSPORTE:** Máquinas o aparatos que transportan o llevan personas a través de grandes o cortas distancias. Son medios de transporte: el bus, avión, barco, etc.
- ❖ **MEDIO GEOGRÁFICO:** Espacio formado por las circunstancias que la naturaleza le ofrece al hombre. En el se incluyen accidentes físicos, recursos naturales, aspectos económicos y humanos o sociales.

- ❖ MODERNIZACIÓN: Tendencia a adaptarse a la época actual, a implantar los últimos descubrimientos o adelantos tecnológicos ya sea en el arte, ciencia u otro oficio.
  
- ❖ RETRAZO CULTURAL: Hace referencia a cuando una organización social no adopta una tendencia tecnológica a sus funciones o actividades cotidianas.
  
- ❖ TRANSMETRO: Nombre y razón social del Sistema integrado de transporte colectivo de Barranquilla, es el macroproyecto mas importante puesto en marcha en el Distrito Capital del Departamento del Atlántico en este comienzo del Milenio.
  
- ❖ CULTURA: Conjunto de estructuras sociales, religiosas, etc., de manifestaciones culturales, artísticas, etc., que caracterizan a una sociedad.
  
- ❖ VENDEDORES AMBULANTES: Término popular asignado al grupo de personas normalmente de bajos recursos que comercializan diferente clases de productos en las calles y medios de transporte, para poder subsistir. No tiene un lugar estable de trabajo.



- ❖ EMPLEO INFORMAL: Trabajo realizado bajo ningún requerimiento legal de seguridad, salud ocupacional, EPS., contrato, etc. Pertenecen a esta categoría de trabajo los vendedores de frutas, agua, refrescos, periódicos y demás artículos.
  
- ❖ DIGNIFICACION CIUDADANA: Trato adecuado a los habitantes de una ciudad, en cuanto ha respeto de sus derechos y disposición de las condiciones para cumplir sus deberes.
  
- ❖ IMPACTO: Efecto producido en la opinión pública por un acontecimiento, una disposición de la autoridad, una noticia, una catástrofe, etc. *Ambiental*. Conjunto de posibles efectos sobre el medio ambiente de una modificación del entorno natural o común, como consecuencia de obras u otras actividades.
  
- ❖ DESEMPLEO: Palabra utilizada para referirse a un determinado sector de la población que no tiene un trabajo formal con los mínimos requerimientos legales exigidos por la ley.
  
- ❖ NICHOS DE TRABAJO: Espacio físico (lugar) establecido por los vendedores ambulantes en la realización de las ventas de sus productos en las distintas rutas de buses que reemplazaría el nuevo sistema de transporte.

- ❖ PERCEPCIÓN: Es un conocimiento o idea vaga que resulta de una impresión de algo tangible o intangible.
  
- ❖ ACTITUD: Disposición de ánimo manifestada de algún modo frente a una situación conocida o desconocida.

## 9. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE	INDICADOR
Desplazamiento de líneas de transporte urbano ocasionado por el sistema Transmetro.	Porcentaje de líneas de transporte desplazadas respecto al total
Desplazamiento de vendedores con la implementación del sistema Transmetro	Porcentaje de vendedores de las líneas desplazadas al total
Efecto económico para los vendedores desplazados por el sistema Transmetro.	Promedio de ingresos mensuales per cápita
	Promedio de ingresos mensuales familiares
	Porcentaje de vendedores cabeza de familia
	Nivel de déficit mensual familiar para los vendedores desplazados

## **II. SEGUNDO CAPÍTULO: DESARROLLO DE LOS CAPÍTULOS**

### **10. DISEÑO METODOLÓGICO**

#### **10.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN O ESTUDIO**

Para el desarrollo de esta investigación se ha escogido realizar un estudio exploratorio que lleve a conocer este tema poco estudiado y por lo cual se hace difícil formular hipótesis precisas o de cierta generosidad. También cabe descartar, que por ser un nuevo fenómeno en la ciudad los recursos que están disponibles resultan insuficientes para emprender un trabajo mas profundo.

#### **10.2 UNIVERSO DEL ESTUDIO Y POBLACIÓN TAMAÑO Y DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA**

El tamaño y distribución de la muestra se realizó basado en estudios personales hechos por el director actual seccional del DANE en el atlántico, quién nos suministro una cifra de la población de vendedores ambulantes tanto estacionarios como los que venden en las diferentes rutas de buses en Barranquilla los cuales son aproximadamente veinte mil (20.000) vendedores. De los cuales, según concepto emitido por el mismo director, que la posible cantidad de población de estudio para nuestro proyecto podría ser aproximadamente unos dos mil (2000)

vendedores ambulantes, teniendo en cuenta que estos solo venden en las rutas de buses por donde posiblemente pasaría la ruta del Transmetro que reemplazaría el antiguo sistema de transporte.

Entonces  $N = 2000$ , es la población de vendedores ambulantes que utilizan las rutas que reemplazaría el moderno sistema de transporte. Como el tamaño de la población es menor a 10.000 hay que aplicar el factor de corrección de la muestra.

Por lo tanto para el tamaño y distribución de la muestra aplicamos la fórmula:

$$n = \frac{(Z_{\alpha/2})^2 * p * q}{E^2}$$

Reemplazando valores obtenemos:

$$n = \frac{(1.96)^2 * 0.5 * 0.5}{0.07^2} = 138$$

Donde  $p$  = proporción de éxitos;  $q$  = proporción de fracasos;  $E$  = tolerancia del estudio;  $\alpha$  = nivel de confianza.

Aplicando el factor de corrección debido a que la población es menor a 10.000 obtenemos:

$$n \text{ corregido} = \frac{138}{1 + 138/2000} = 129$$

Donde  $n$  = tamaño de la muestra;  $N$  = tamaño de la población

$$n \text{ corregido} = \frac{n}{1 + n/N}$$

### 10.3 TÉCNICAS Y FUENTES DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Para obtener la información se utilizará el método inductivo, el cual estudia una situación particular como lo es la implantación del Transmetro, y define sus consecuencias en lo general, es decir, el impacto que generará este sistema en el nicho improvisado de trabajo de cientos de vendedores ambulantes en las rutas de buses que reemplazará antiguo sistema de transporte.

Fuentes Primarias: La herramienta técnica o instrumento científico a través del cual se compilará la información será la encuesta y la entrevista. Dicha entrevista fue realizada a un vendedor ambulante que sirve para conocer en el ámbito social-demográfico y económico cuál es el estereotipo de un vendedor ambulante.

Fuente Secundaria: será conveniente consultar las reducidas fuentes secundarias como escrito de diarios, páginas Web en Internet, revistas, periódicos, noticieros televisivos, etc, para completar el estudio.



## 11. METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA

Esta encuesta es para establecer las posibles consecuencias que traería la implantación del Transmetro por el antiguo sistema de transporte a los vendedores ambulantes que venden sus productos en estas rutas de buses. Para esto realizamos un cuestionario en donde nos muestre el perfil de las personas, su estrato socio-económico, su nivel de educación y su ingreso per cápita. Además queríamos saber que tanto conocían del proyecto y si visionaban las posibles problemáticas que este podría acarrear.

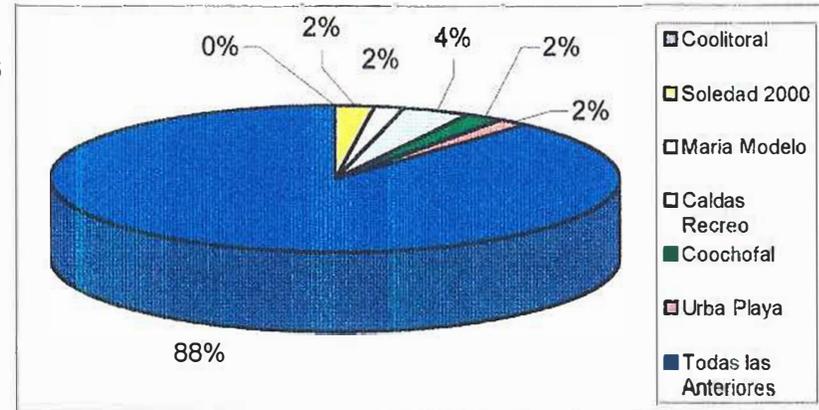
Según el formato de encuesta buscamos saber cual es el grado de aceptación y que tanto conocen los vendedores ambulantes sobre el proyecto Transmetro. Por otra parte la encuesta nos indica un valor aproximado de la rentabilidad económica obtenida por los vendedores ambulantes diariamente.

La encuesta fue aplicada a una muestra con base al tamaño aproximado de vendedores ambulantes de las rutas de buses que va a reemplazar el moderno proyecto de transporte masivo, establecida por director seccional del DANE del atlántico.

**PRESENTACION DE RESULTADOS  
ENCUESTAS REALIZADAS A VENDEDORES AMBULANTES**

1. En cuales rutas de buses ofreces tus productos habitualmente?

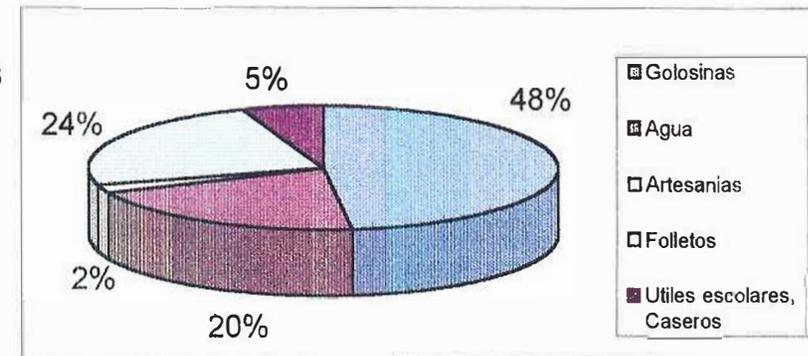
RUTAS	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Coolitoral	0	0%
Soledad 2000	3	2%
Maria Modelo	2	2%
Caldas Recreo	5	4%
Coochofal	3	2%
Urba Playa	2	2%
Todas las Anteriores	114	88%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



Podemos observar en la grafica que el 88% de los encuestados ofrecen sus productos en todas las rutas de buses que pasan por la calle murillo. Un 2% en la linea de Urb. Playa, un 2% en Maria Modelo, un 2% en Soledad 2000, otro 4% en Caldas Recreo,y un 2% en Coochofal.

2. Que productos ofrece para vender en los buses?

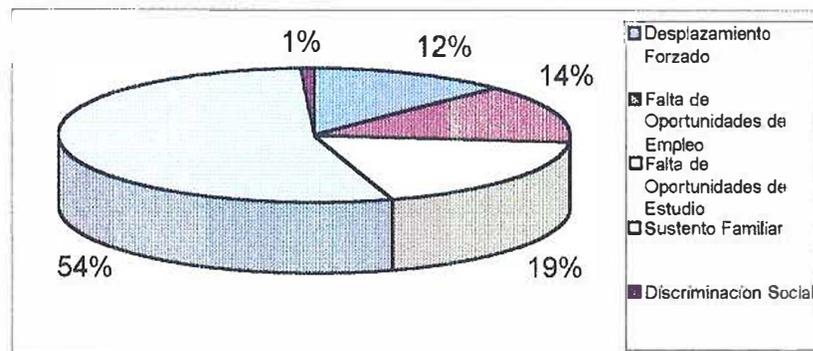
PRODUCTOS	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Golosinas	62	48%
Agua	26	20%
Artesanias	3	2%
Folleto	31	24%
Utiles escolares, Caseros	7	5%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



En la grafica se observa que el 48% de los encuestados venden golosinas en las diferente rutas, el 24% reparten folletos, el 20% vende agua un 5% entre utiles escolares y artesanias 2%.

3. Por que opto dedicarse a esta ocupacion?

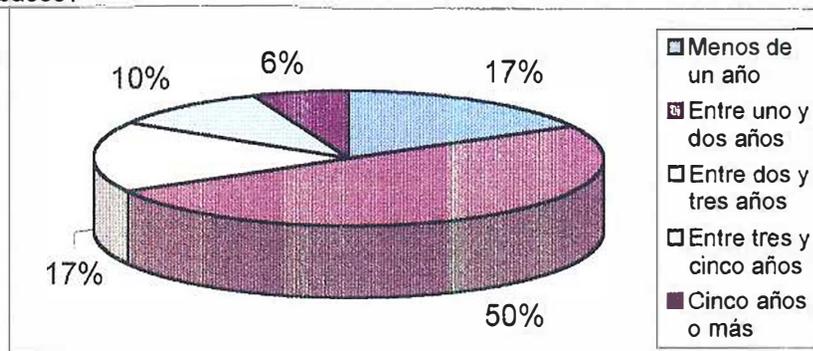
RAZONES	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Desplazamiento Forzado	16	12%
Falta de Oportunidades de Empleo	18	14%
Falta de Oportunidades de Estudio	24	19%
Sustento Familiar	70	54%
Discriminacion Social	1	1%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



Tenemos que un representativo 54% de los encuestados respondió que se dedican a esto para poder sostener a sus familias, a un 12% les tocó salir de sus tierras y tienen que hacerlo para poder comer; un 19% porque son pocas las oportunidades de estudio y tienen que buscar el dinero para poder hacerlo; un 14% por falta de oportunidades de empleo, y un 1% por discriminacion social.

4. Hace cuanto tiempo está trabajando como vendedor ambulante en los buses?

TIEMPO	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Menos de un año	22	17%
Entre uno y dos años	64	50%
Entre dos y tres años	22	17%
Entre tres y cinco años	13	10%
Cinco años o más	8	6%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>

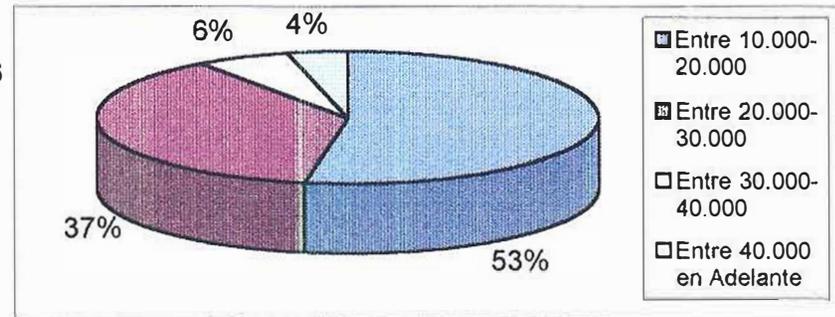


El 50% de los vendedores llevan en su profesion entre uno y dos años, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los encuestados comprenden en edades de los 16 a los 22 años. El 17% de ellos están trabajando hace menos de un año, el 17% oscilan entre dos y tres años, un 10% entre tres y cinco años y el otro 6% restante de cinco años en adelante.



5. Cuanto dinero gana diariamente?

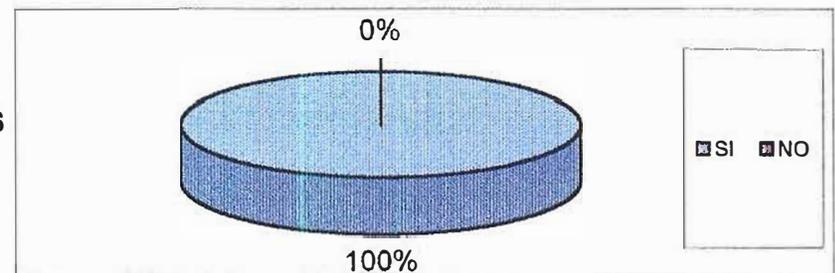
CANTIDAD DE DINERO	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Entre 10.000- 20.000	68	53%
Entre 20.000- 30.000	48	37%
Entre 30.000- 40.000	8	6%
Entre 40.000 en Adelante	5	4%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El 53% de los encuestados ganan diariamente entre 10.000 y 20.000 pesos, el 37% entre 20.000 y 30.000; un 6% entre 30.000 y 40.000 pesos, y un 4% de 40.000 en adelante.

6. El dinero que gana diariamente es para el sustento de su familia?

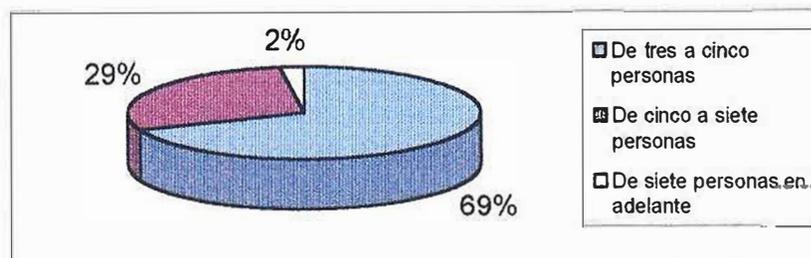
RESPUESTA	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
SI	129	100%
NO	0	0%
<b>TOTALES</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>



De acuerdo con la encuesta realizada, el 100% de los vendedores respondieron afirmativamente al hecho de que todo lo que ganan en el día es para el sustento de sus familias.

7. Cuantas personas dependen directamente de lo que gana?

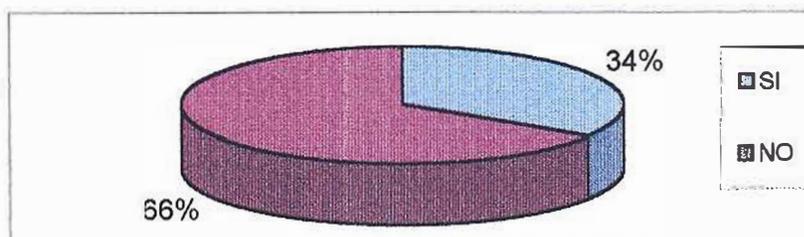
NUMERO DE PERSONAS	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
De tres a cinco personas	89	69%
De cinco a siete personas	37	29%
De siete personas en adelante	3	2%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



De todos los encuestados, el 69% responde que de tres a cinco personas dependen de lo que el gana diariamente. Un 29% respondió que de cinco a siete personas dependen de ellos; y un 2% que de siete en adelante.

8. Conoces el proyecto Transmetro?

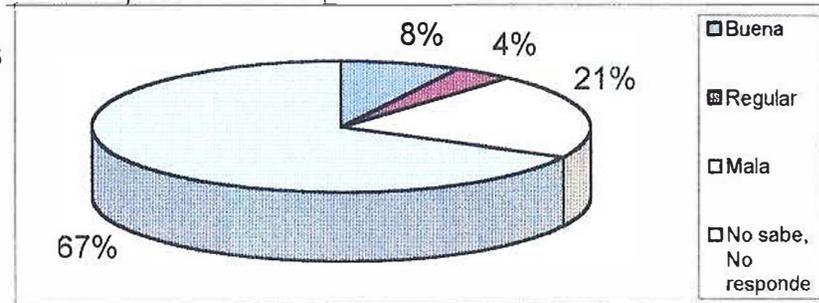
RESPUESTA	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
SI	44	34%
NO	85	66%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



34% de los encuestados respondió que sí conoce el proyecto, el 66% afirma no conocerlo.

9. Que piensa de la implantacion del Transmetro en la ruta de buses que usted usa para vender sus productos?

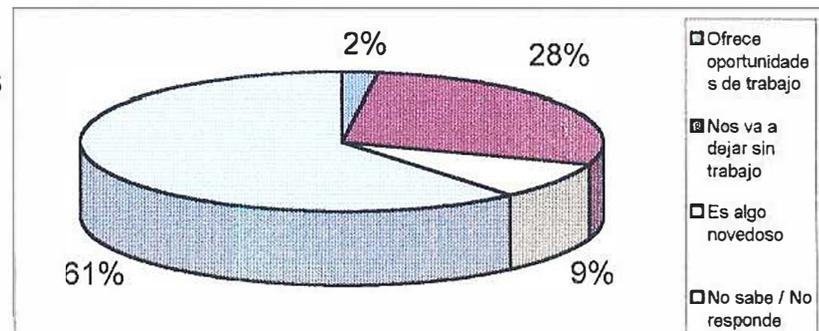
RESPUESTA	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Buena	10	8%
Regular	5	4%
Mala	27	21%
No sabe, No responde	87	67%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El 67% no sabe/ no responde, el 21% dice que es mala, el 8% afirma que es buena y el 4% regular.

9.1 Por que?

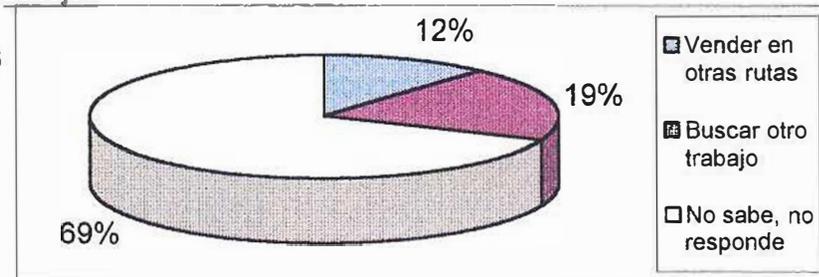
RESPUESTA	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Ofrece oportunidades de trabajo	3	2%
Nos va a dejar sin trabajo	36	28%
Es algo novedoso	11	9%
No sabe / No responde	79	61%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El 61% no sabe/no responde, el 28% afirma que los va a dejar sin empleo, el 9% cree que es algo novedoso, y el otro 2% dice que la

10. Que alternativas tendria en cuenta al ser desplazado de su fuente de trabajo?

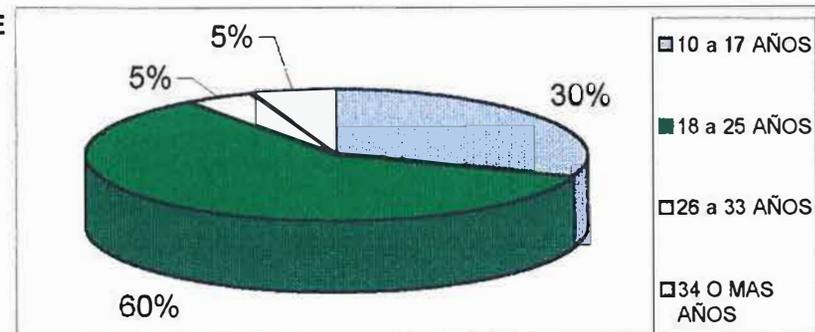
ALTERNATIVAS	N° ENCUESTAS	PORCENTAJES
Vender en otras rutas	15	12%
Buscar otro trabajo	25	19%
No sabe, no responde	89	69%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El 69% de los vendedores definitivamente no sabe que hacer cuando el proyecto Transmetro se lleve a cabo; el 19% asegura que buscaran otra fuente de ingresos para el sustento de sus familias, y el 12% afirma que podrán conseguir quien les compre en otras rutas de buses.

#### ANALISIS DEL PERFIL SOCIODEMOGRAFICO DE LOS ENCUESTADOS

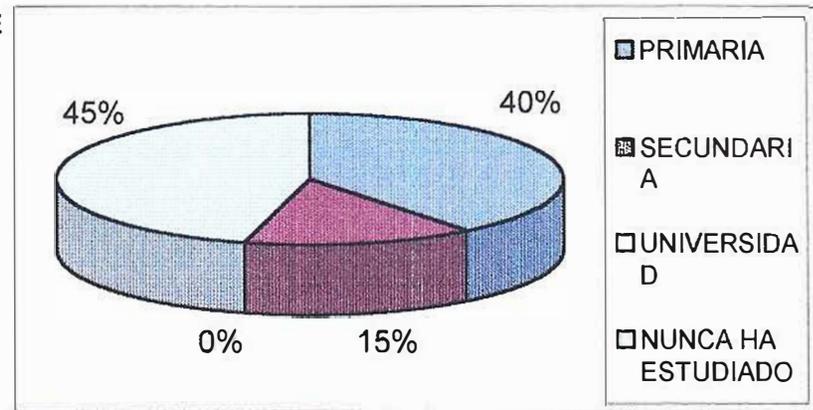
EDADES	N° ENCUESTAS	PORCENTAJE
10 a 17 AÑOS	39	30%
18 a 25 AÑOS	77	60%
26 a 33 AÑOS	6	5%
34 O MAS AÑOS	7	5%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El 30% de los encuestados oscila en edades que van de los 10 a los 17 años; el 60% de los 18 a los 25 años. De los 26 a los 33 años comprende el 5%. Y de los 34 o mas, el otro 5%.

### ANALISIS DEL PERFIL SOCIODEMOGRAFICO DE LOS ENCUESTADOS

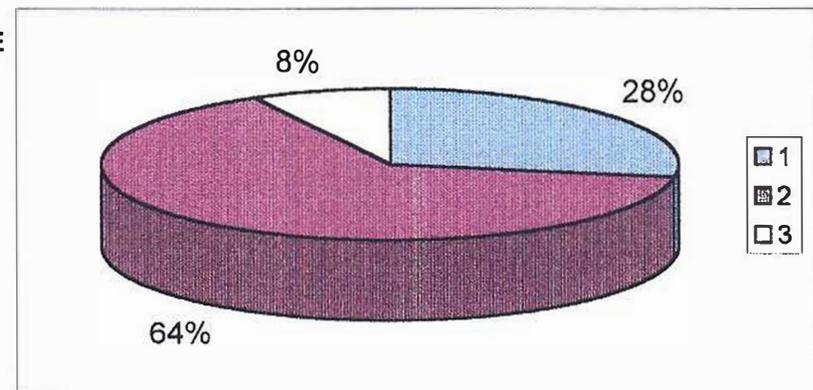
NIVEL EDUCATIVO	N° ENCUESTAS	PORCENTAJE
PRIMARIA	51	40%
SECUNDARIA	19	15%
UNIVERSIDAD	0	0%
NUNCA HA ESTUDIADO	59	46%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El mayor número de los encuestados (46%) nunca ha estudiado; el 40% sólo ha realizado la primaria, y el 15% la secundaria.

### ANALISIS DEL PERFIL SOCIODEMOGRAFICO DE LOS ENCUESTADOS

ESTRATO	N° ENCUESTAS	PORCENTAJE
1	36	28%
2	83	64%
3	10	8%
<b>TOTALES</b>	<b>129</b>	<b>100%</b>



El 58% de los vendedores ambulantes residen en los diferentes barrios que están clasificados dentro del estrato 2; el 34% residen en estrato 1 y el 8% en estrato 3.

## 12. ANÁLISIS DE RESULTADOS

La población de vendedores ambulantes que venden sus productos en las rutas que reemplazaría el moderno sistema de transporte se verían afectados con la implantación de este proyecto a nivel social y económico debido a que se verían forzados a buscar otras rutas para vender sus productos o a buscar otro trabajo (pregunta 10 de resultados de la encuesta) en una ciudad donde la tasa de desempleo a la fecha es del 16% según estudios del DANE, además se verían afectados económicamente ya que de este trabajo en la rutas de buses depende el sustento de sus familias (pregunta 6 y 7 de los resultados de la encuesta).

Es de suma importancia indicar que todos los encuestados pertenecen a e los estratos económicos mas bajos de nuestra sociedad (Análisis social demográfico de los resultados de la encuesta), situación que refleja la escasez de oportunidades de trabajo (18% de los encuestado pregunta 3 de los resultados de la encuesta) para los sectores sociales mas bajos, lo cual indica que los vendedores ambulantes encuestados para este estudio quedarían sin la posibilidad de trabajar para el sustento de sus familias (pregunta 6 y 7 de los resultados de la encuesta), situación que agravaría el desenvolvimiento y desarrollo de estos sectores sociales.

La sostenibilidad de esta forma de trabajo informal en las rutas de buses es muy importante, puesto que de ello dependen numerosas familias (pregunta 6 y 7 de los resultados de la encuesta) que se verían afectadas si su fuente de trabajo desaparece. A nivel de mercado laboral, esta población que se encuentra clasificada dentro del mercado informal, se sumaría a una tasa más grande de personas que no tienen un medio socioeconómico para poder subsistir.

Los productos comercializados por lo encuestados son golosinas, aguas, folletos, artesanías, útiles escolares y caseros, (pregunta 2 de los resultados de la encuesta), mercancía que se puede vender al menudeo y de fácil adquisición debido a sus precios bajos. Es lógico inferir que algunos pequeños distribuidores que venden esta mercancía a los encuestados verán afectada, en un menor o mayor porcentaje, sus ventas con la exclusión de los vendedores ambulantes de las rutas de buses que reemplazaría el moderno sistema de transporte.

Un 49% (pregunta 3 de los resultados de la encuesta) de los encuestados optó por vender productos en las rutas de buses para poder llevar dinero para el sustento de su familia (pregunta 6 y 7 de los resultados de la encuesta), otro gran porcentaje, un 36% (pregunta 3 de los resultados de la encuesta), se dedica a esta labor debido a la falta de oportunidades de estudio y de trabajo, y por último un 14% (pregunta 3 de los resultados de la encuesta) de los encuestados son



campesinos desplazados debido a la violencia que vive nuestro país. Lo anterior es consecuencia de las distintas políticas vividas a través de la historia del estado colombiano, que no ha sabido establecer proyectos reales que solucionen la problemática laboral, económica, educativa y social del país. El actual gobierno a través de su ministerio de protección social ha querido reducir la tasa de desempleo por medio de incentivos tributarios a las empresas que contraten nuevos trabajadores, pero esto se ve empañado por las constantes reformas que se ha visto sometida el código laboral que ha quitado garantías a los trabajadores colombianos, creando así más desempleo en nuestra sociedad.

A pesar de que esta clase de trabajo es informal y por lo tanto no tiene garantía legal, un 78% (pregunta 4 de los resultados de la encuesta) de los encuestados dicen que tienen establecido vendiendo en estas rutas más de un año. Hecho que indica una forma de sustento económico para su subsistencia diaria que se podría ver afectada significativamente sino se les tiene en cuenta como parte del proyecto Transmetro. El desplazarlos de esta fuente de trabajo acarrearía más problemas de pobreza y de orden social, porque en un país que no ofrece alternativas laborales a las personas profesionales, menos aún a aquellos que no tienen un grado de preparación y estudio adecuado, como lo son todos los encuestados que en un porcentaje mínimo finalizaron el bachillerato.

Un alto porcentaje de los vendedores ambulante objeto del estudio ganan entre \$10.00 a \$20.000 (pregunta 5 de los resultados de la encuesta) pesos diarios, aproximadamente entre \$300.000 a \$600.000 pesos mensuales, dinero que sirve para la manutención de familias numerosas (pregunta 6 y 7 de los resultados de la encuesta) donde solo aportan una o dos personas debido a la misma situación de falta de oportunidades de empleo en el país (pregunta 3 de los resultados de la encuesta). Aunque según el estudio algunos de los encuestados se encuentran en un rango dentro del salario mínimo mensual vigente no significa que tengan un nivel de calidad de vida adecuado, puesto que conviven en familias numerosas. De acuerdo al perfil social demográfico preguntado en el estudio, la mayoría de los encuestados son personas de un nivel educativo muy bajo, que viven en un estrato social igualmente bajo que solo pueden resolver necesidades netamente básicas (comer, vestir) que incluso la gran mayoría no ven resueltos. Su comportamiento como consumidor esta sujeto a comprar únicamente lo esencial para su subsistir debido al entorno en que se rodean y la falta de estudio y empleo (pregunta 3 de los resultados de la encuesta). El perfil de consumidor detectado en los vendedores ambulantes responde a suplir las necesidades básicas debido a su estado económico y social. Por ende compran productos que se puedan adquirir a precios muy bajos, al menudeo y de forma diaria, comprando en la tienda de la esquina del barrio donde residan. Son consumidores que responden a estímulos de mercado que estén enfocados en productos con precios realmente bien bajos sin importar la calidad que estos puedan tener.

El desconocimiento del proyecto (pregunta 8 y 9 de los resultados de la encuesta) por parte de los encuestados refleja la poca importancia que ellos le ven futuro la implantación del mismo, debido a que su nivel mismo de educación y estado económico en que se encuentran, no analizan lo que pudiera ocurrir, solo piensan en su diario subsistir, que es lo único real que tienen. El Transmetro es un proyecto bueno para la modernización de nuestra ciudad en el ámbito de transporte público, generando un impacto social y urbanístico que ahorraría tiempo y dinero a los usuarios del servicio<sup>1</sup>.

Los encuestados que responden a la alternativa facilista de cambiarse de ruta de bus, poco les importa el futuro y el entorno socioeconómico en que viven. Esto se debe a que tienen generalmente un bajo nivel educativo y por lo tanto esto se refleja en el estilo de vida que han escogido. Este tipo de personas piensan en el diario vivir pero no tienen trazadas metas en el futuro, por lo tanto en el momento hacen caso omiso al cambio que podría reflejar el Transmetro en sus vidas y deciden solo apartarse sin tomar en consideración variables que les permitan continuar con la labor que tienen actualmente y el lugar en que lo realizan. Su

---

<sup>1</sup> Guía del Transmetro, No. 01, DIC 2003, B/quilla, Colombia.

economía no se vería gravemente afectada si deciden mantener la labor en otro lugar, por ende el entorno social sufre cambios dramáticos.

Los trabajadores que deciden buscar otra fuente de trabajo, son personas susceptibles al cambio. Manejan una mentalidad más enfocada a producir a cualquier precio ya que tienen un enfoque más claro de lo que desean para el futuro. Estas personas tienden al facilismo pero tienen claro que su subsistencia depende de su labor diaria, es decir, trabajan proporcionalmente a la remuneración que puedan adquirir, por lo tanto no diferencian grandemente entre realizar una labor u otra mientras sean capaces de realizarla. Su nivel económico sería en este caso más susceptible al cambio, por ende el nivel social entre ellos podría cambiar un poco pero no radicalmente. Se nota que aquellas que no saben o no responden al cambio que podrían encontrar en sus vidas tienen un nivel social confuso y bajo, sin una identidad propiamente dicha, esto se debe más que todo a que su nivel educativo bajo.



### 13. CRONOGRAMA DE TRABAJO

ETAPAS	8 SEMESTRE				9 SEMESTRE					10 SEMESTRE					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Dise ño proyecto	X	X	X	X											
2. Observaciones					X										
3. Encuesta						X	X								
4. Clasificación material								X							
5. Tratamiento de la Inf.									X	X					
6. Análisis de la información											X	X	X		
7. Redacción y digitación														X	
8. Prestación y sustentación															X
Tiempo (meses)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

#### 14. PRESUPUESTO

ORDEN	CANTIDAD	CONCEPTO	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	3	Internet		35000
2	400	Fotocopias	70	28000
3		Transporte		140000
4	22	Trascripción e impresión		55000
	1	Anillado	3000	3000
		<b>TOTAL</b>	5970	
			Imprevistos	20000
			10%	
			<b>TOTAL</b>	213000

## 15. CONCLUSIONES

Se estimó que aproximadamente unos dos mil (2.000) vendedores ambulantes según estudios realizados a nivel personal por el señor director actual del DANE seccional Atlántico, serían las personas que se verían afectadas posiblemente con la implementación del Transmetro, debido a que se estarían forzados a buscar otra forma de subsistir en un país donde las oportunidades de empleo son muy escasas. Es una porción de la población altamente vulnerable al cambio que generaría el Transmetro, puesto que su fuente de trabajo no tiene amparo legal y un posible cambio en el entorno donde venden sus productos, como sería el Transmetro, los afectaría directamente.

La encuesta realizada del perfil social demográfico muestra que un 92% de los encuestados son de estratos 1 y 2, lo cual nos dice que pertenecen al sector social y económico mas bajo de la sociedad, que son familias y personas que se encuentran por debajo del nivel de calidad de vida aceptable, son una población muy susceptible a cualquier transformación que afectará su ambiente de trabajo, como en este caso lo sería el Transmetro.

Debido al bajo nivel educativo y económico (tabla de resultados, análisis social demográfico) de los encuestados, le restan importancia al posible impacto que generaría la implantación del Transmetro en las rutas de buses donde trabajan, porque no están pensando en que pueda suceder sino en su diario subsistir y el de sus familias.

El estudio realizado muestra que el desconocimiento de la mayoría de los encuestados del proyecto o la poca importancia hacia el mismo, deja entrever que no saben ni les interesa que podría generar el Transmetro en el futuro próximo en su nicho de trabajo. Los que conocen el proyecto (pregunta 8 y 10 del resultado de las encuestas) afirman que buscarían otra fuente de trabajo o se trasladarían a otras rutas para vender sus productos, lo cual reduciría su campo de acción y saturaría el mercado de otros vendedores que estén establecidos en otras rutas de transporte.

## 16. RECOMENDACIONES

Es conveniente sugerir que para el complemento de esta investigación se hagan estudios entorno sociales, económicos y demográficos más profundos para así determinar con más claridad con más certeza cual son las verdaderas causas de la problemática que viven este sector de la población.

También se hace necesario realizar un censo de esta población para determinar realmente cuantas personas son las que conformar en una cantidad más aproximada esta población, debido a que no existen estudios oficiales en el DANE que sirvan como fuente de recolección.

A nivel de mercados sería importante complementar este estudio, haciendo una investigación más profunda de cómo afectaría a los pequeños comerciantes o microempresarios que un sector de la población de vendedores ambulantes puedan ser desplazados de su fuente de trabajo y por ende se tengan que ver obligados a no comprar más mercancía. Esto se puede lograr estableciendo variables económicas con índices monetarios que sirvan para establecer realmente cual sería el impacto que generaría.

Esta es una investigación que debe de ser tomada como un estudio de mercado social, donde se esta estableciendo el perfil social de un vendedor ambulante y su pensamiento frente a un hecho que podría afectar significativamente su fuente de trabajo como es la implantación del Transmetro en las rutas de buses por donde venden sus productos. Para esto definimos su estrato social, nivel de educación, barrio donde residen y edad.

Se debe de hacer un estudio sobre las rutas de buses que van alimentar el Transmetro en su recorrido, puesto que podría ser que estas rutas desplacen igualmente a los vendedores ambulantes que ofrecen sus productos en estas líneas de transporte, para saber de forma más aproximada cual será el impacto real del Transmetro en la economía de este sector vulnerable de la población Barranquillera.



## 17. BIBLIOGRAFÍA

BRUGAROLA, Martín. Sociología de la Técnica. Madrid: B.A.C., 1967.

BUSH, Hair. Investigación de Mercados. Mc Graw Hill, 2003.

El ABC de la Tecnología, Publicación SENA - Colciencias, Unidad 1, 1986.

ESTADÍSTICA PARA ECONOMISTAS Y ADMINISTRADORES. Mc Graw Hill.  
2003

GUÍA DEL Transmetro, No. 01, DIC 2003, B/QUILLA, COLOMBIA.

PAGE, Charles H. La sociedad Contemporánea. Editorial Lumen, 1979.

Periódicos EL Heraldó, El Tiempo, El espectador, recorte de revistas como el cambio, semana.

[www.google.com](http://www.google.com)

[www.mercadoyledireazgo.com](http://www.mercadoyledireazgo.com)

[www.monografias.com](http://www.monografias.com)

[www.transmetro.gov.co](http://www.transmetro.gov.co)

# ANEXOS

## TABLA DE ENCUESTAS

NOMBRE DEL ENCUESTADO: \_\_\_\_\_  
EDAD: \_\_\_\_\_  
BARRIO DONDE RESIDE: \_\_\_\_\_  
NIVEL DE EDUCACIÓN: PRIMARIA \_\_\_ SECUNDARIA \_\_\_ UNIVERSIDAD \_\_\_ NUNCA HE  
ESTUDIADO \_\_\_\_\_  
ESTRATO: 1 \_\_\_ 2 \_\_\_ 3 \_\_\_

1. En cuales rutas de buses ofreces tus productos habitualmente?

COOLITORAL \_\_\_\_\_  
SOLEDAD 2000 \_\_\_\_\_  
MARIA MODELO \_\_\_\_\_  
CALDAS RECREO \_\_\_\_\_  
COOCHOFAL \_\_\_\_\_  
URB. PLAYA \_\_\_\_\_  
TODOS LOS ANTERIORES \_\_\_\_\_

2. Qué productos ofreces para vender en los buses?

GOLOSINAS \_\_\_\_\_  
AGUA \_\_\_\_\_  
ARTESANÍAS \_\_\_\_\_  
FOLLETOS \_\_\_\_\_  
ÚTILES ESCOLARES, CASEROS \_\_\_\_\_

3. Por qué opto dedicarse a esta ocupación?

DESPLAZAMIENTO FORZADO \_\_\_\_\_  
FALTA DE OPORTUNIDADES DE EMPLEO \_\_\_\_\_  
FALTA DE OPORTUNIDADES DE ESTUDIO \_\_\_\_\_  
SUSTENTO FAMILIAR \_\_\_\_\_  
DISCRIMACION SOCIAL \_\_\_\_\_

4. Hace cuánto tiempo esta trabajando como vendedor ambulante en los buses?

MENOS DE UN AÑO \_\_\_\_\_  
ENTRE UNO Y DOS AÑOS \_\_\_\_\_  
ENTRE DOS Y TRES AÑOS \_\_\_\_\_  
ENTRE TRES Y CINCO AÑOS \_\_\_\_\_  
CINCO AÑOS O MÁS \_\_\_\_\_

5. Cuanto dinero gana diariamente

ENTRE 10.000-20.000 pesos \_\_\_\_\_  
ENTRE 20.000-30.000 pesos \_\_\_\_\_  
ENTRE 30.000-40.000 pesos \_\_\_\_\_

ENTRE 40.000 en adelante \_\_\_\_\_

6. El dinero que ganas diariamente es para el sustento de tu familia?

SI \_\_\_ NO \_\_\_

7. Cuantas personas dependen directamente de lo que ganas?

ENTRE TRES A CINCO PERSONAS \_\_\_\_\_

ENTRE CINCO A SIETE PERSONAS \_\_\_\_\_

ENTRE SIETE Y MAS PERSONAS \_\_\_\_\_

8. Conoces del proyecto Transmetro?

Si \_\_\_ No \_\_\_

9. Que piensas de la implantación del Transmetro en la ruta de buses que ustedes usan para vender sus productos?

BUENA \_\_\_\_\_

REGULAR \_\_\_\_\_

MALA \_\_\_\_\_

NO SABE NO RESPONDE \_\_\_\_\_

10. Qué alternativas tendría en cuenta al ser desplazado se su fuente de trabajo?

VENDER EN OTRAS RUTAS \_\_\_\_\_

BUSCAR OTRO TRABAJO \_\_\_\_\_

N/N \_\_\_\_\_