

**ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL EMPLEO FRENTE AL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA – TRANSCRIBE
PARA LOS TRAMOS I Y II.**

AUTORES:

**MARIA AMALIA DEL RIO GONZALEZ
WENDY JOHANNA TORO MACHUCA
JESUS DAVID SUAREZ PAJARO**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
Cartagena de Indias, D. T. Y Cultural.**

2008

**ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL EMPLEO FRENTE AL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA – TRANSCARIBE
PARA LOS TRAMOS I Y II.**

Autores:

**MARIA AMALIA DEL RIO GONZALEZ
WENDY JOHANNA TORO MACHUCA
JESUS DAVID SUAREZ PAJARO**

**Trabajo realizado para optar al título
De Profesional en Finanzas y Negocios Internacionales.**

Asesor:

**GUILLERMO DEL RIO MARTINEZ
Economista.**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
Cartagena de Indias, D. T. Y Cultural.**

2008

Nota de Aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Cartagena de Indias D.T. y C. Noviembre de 2008

Cartagena de Indias, 4 de Noviembre de 2008

SEÑORES:

COMITÉ DE PROYECTOS DE GRADO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR

CIUDAD

Estimados señores,

Me permito comunicarles mi participación como Director y Asesor en el trabajo de grado, **“ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL EMPLEO FRENTE AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA – TRANSCARIBE”**, presentado por los estudiantes MARIA AMALIA DEL RÍO GONZÁLEZ (0316505), WENDY JOHANNA TORO MACHUCA (0316501) Y JESÚS DAVID SUÁREZ PÁJARO (0516011).

Cordialmente,

GUILLERMO DEL RIO MARTINEZ

Economista

Cartagena de Indias, 4 de Noviembre de 2008

SEÑORES:

COMITÉ DE PROYECTOS DE GRADO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR

COMITÉ EVALUADOR

CIUDAD

Apreciados señores,

Por medio de la presente, nos permitimos someter a su consideración la propuesta de grado titulado **“ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL EMPLEO FRENTE AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE LA CIUDAD DE CARTAGENA – TRANSCARIBE”**, presentado por los estudiantes MARIA AMALIA DEL RÍO GONZÁLEZ (0316505), WENDY JOHANNA TORO MACHUCA (0316501) Y JESÚS DAVID SUÁREZ PÁJARO (0516011) para optar por el título de finanzas y negocios internacionales.

Cordialmente,

MARIA AMALIA DEL RIO G.
C.C 1.050.946.798

WENDY J. TORO MACHUCA
C.C 1.047.365.509

JESUS D. SUAREZ PAJARO
C.C 1.050.951.510

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	19
0. ANTEPROYECTO DE GRADO	22
0.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	22
0.1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	22
0.1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	35
0.2.1 OBJETIVO GENERAL	36
0.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	36
0.3. JUSTIFICACIÓN	37
0.4. MARCO DE REFERENCIA	39
0.4.1. MARCO TEORICO	39
0.4.2. MARCO LEGAL	44
0.5 FORMULACIÓN DE VARIABLES	50
0.6. DISEÑO METODOLOGICO	51
0.6.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN	51
0.6.2. POBLACIÓN Y MUESTRA	51
0.6.3. DISEÑO DE MUESTREO	51
0.6.4. RECOLECCION Y FUENTES DE INFORMACION	52
1. CALIDAD DEL EMPLEO EN CARTAGENA	54
1.1 DIMENSIONES DE LA CALIDAD DEL EMPLEO	55
1.1.1 Ingreso	55
1.1.2 Jornada laboral	58
1.1.3 Estabilidad laboral	59
1.1.4. Seguridad Social	62
1.1.5 Subempleo	64

2. CARACTERÍSTICAS DEL EMPLEO AL MOMENTO DE LA EJECUCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM)-TRANSCARIBE	66
2.1 DESCRIPCIÓN DE LOS AGENTES DEL SISTEMA	66
2.2 NIVEL DE CARGOS DE LOS AGENTES	67
2.2.1 Estructura Organizacional del Ente Gestor	67
2.2.2 Estructura Organizacional de Ente Recaudador	79
2.2.3. Estructura Organizacional del Operador del Sistema	80
3. LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) - TRANSCARIBE COMO FUENTE DE EMPLEO EN LA CIUDAD	81
4. PERCEPCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS FORMALES Y NO FORMALES ALREDEDOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO TRANSCARIBE	89
4.1. PERCEPCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS FORMALES	89
4.1.1 Características de los establecimientos formales alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -TRANSCARIBE	89
4.1.1.1. Actividad económica, tamaño y número de empleados.....	89
4.1.1.2. Estructura organizacional	91
4.1.1.3. Tipo de contratación y escala salarial	94
4.1.1.4. Seguridad social y Beneficios ofrecidos al cuerpo laboral.....	97
4.1.2 Situaciones que se presentaron en el cuerpo laboral	98
4.1.3 Aspectos del establecimiento comercial que tuvieron que fortalecer durante la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe.....	100
4.1.4 Beneficios que perciben los propietarios de los establecimientos respecto al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe. ...	101

4.2. PERCEPCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS INFORMALES	102
4.2.1 Características de los establecimientos informales alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -Transcribe	102
4.2.1.1. Actividad económica y números de personas que laboran en ellos	102
4.2.1.2. Características de las personas que laboran en los establecimientos informales	104
4.2.1.3. Ingresos mensuales generados por los establecimientos informales .	107
4.2.1.4. Situaciones que se han presentado a causa de la construcción de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)	109
4.2.1.5. Cambios realizados en el establecimiento a causa de la construcción de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)	110
5. POLITICAS DE LA ALCALDIA DISTRITAL FRENTE A LA GENERACIÓN DEL EMPLEO Y DESARROLLO EMPRESARIAL EN EL PROYECTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) - TRANSCARIBE ..	112
6. CONCLUSIONES	123
7. RECOMENDACIONES	123
BIBLIOGRAFÍA	128
ANEXOS.	

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1. Número de desocupados y tasa de desempleo en Cartagena 2000-2005	25
Gráfica 2. Número de desempleo y tasa de desempleo en Cartagena 2006	26
Gráfica 3. Número de ocupados y tasa de ocupados en Cartagena 2006.	28
Gráfica 4. Índice de ingresos para asalariados por sexo	57
Gráfica 5. Índice de ingresos para independientes por sexo	58
Gráfica 6. Índice de jornada laboral por sexo y ciudad	60
Gráfica 7. Índice de tipo de contrato	61
Gráfica 8. Índice de cobertura en salud	62
Gráfica 9. Índice de cobertura en pensiones	63
Gráfica 10. Índice de subempleo	65
Gráfico 11. Organigrama actual de Transcribe S.A.....	68
Gráfica 12. Organigrama de Transmilenio S.A.....	70
Gráfica 13. Empleos directos e indirectos generados en los tramos I y II de la construcción	82
Gráfica 14. Actividad económica de los establecimientos de negocio formal.....	90
Gráfica 15. Tamaño de los establecimientos de negocio formal	90
Gráfica 16. Empleos directos generados por los establecimientos de negocio formal	91
Gráfica 17. Empleos indirectos generados por los establecimientos de negocio formal.....	91
Gráfica 18. Estructura organizacional	92
Gráfica 19. Nombre de cargos en el nivel intermedio.....	93
Gráfica 20. Nombre de cargos en el nivel operacional	93
Gráfica 21. Tipo de contratación empleada en los establecimientos de negocios formal.....	94

Gráfica 22. Escala salarial del nivel institucional	95
Gráfica 23. Escala Salarial del nivel intermedio	96
Gráfica 24. Escala Salarial del nivel operativo	96
Gráfica 25. Situación de la Seguridad Social en los establecimientos de negocio formal.....	97
Gráfica 26. Beneficios que ofrecen las empresas al cuerpo laboral como incentivo	98
Gráfica 27. Situaciones que se presentaron en el cuerpo laboral	100
Gráfica 28. Aspectos del establecimiento comercial que tuvieron que fortalecer durante la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcribe	101
Gráfica 29. Beneficios que perciben los propietarios de los establecimientos respecto al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcribe	102
Gráfica 30. Actividad económica de los establecimientos informales alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -Transcribe	103
Gráfica 31. Número de personas que laboran en los establecimientos informales.....	104
Gráfica 32. Vínculo entre las personas que laboran en los establecimientos de negocio informal.....	105
Gráfica 33. Género de las personas que laboran en los establecimientos de negocio informal.....	105
Gráfica 34. Edad de las personas que laboran en los establecimientos de negocio informal.....	106
Gráfica 35. Años que llevan las personas laborando en la actividad económica informal	107
Gráfica 36. Ingresos mensuales generados por los establecimientos informales.....	108
Gráfica 37. Tipo de reubicación experimentada por los establecimientos de negocio informal.....	109
Gráfica 38. Situaciones que se han presentado después de la reubicación	110

Gráfica 39. Cambios realizados en el establecimiento a causa de la construcción de las rutas..... 111

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Población ocupada de Cartagena, según rama de actividad 2006.....	27
Tabla 2. Generación de empleo de acuerdo al CONPES	83
Tabla 3. Costo total del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)	114
Tabla 4. Estructura de gastos y aportes del proyecto en seis meses.....	121

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1. Síntesis de ventajas y desventajas del Sistema Integrado de Transporte Masivo como fuente de empleo	88

LISTA DE ANEXOS

Anexo A Comportamiento de las variables del mercado colombiano 2004-2006

Anexo B. Diagnostico del mercado laboral

Anexo C. Motivo de los viajes en transporte público colectivo.

Anexo D. Descripción del Sistema Integrado De Transporte Masivo - Transcribe

GLOSARIO

COMERCIO FORMAL: es el sector de la población que puede comprobar sus ingresos con recibos de nómina o declaraciones de impuestos.

ECONOMÍA INFORMAL: Actividad consistente en que los individuos no quedan sujetos a las regulaciones legales intencionadamente, por ignorancia o por negligencia.

EMPLEABILIDAD: es la cualidad que permite a las personas hacerse competitivas en el mercado laboral. Características que permiten a una persona satisfacer las demandas de un puesto de trabajo, hace referencia al potencial de una persona para ajustarse a la actividad.

EMPLEO: situación que se presenta cuando hay suficiente trabajo para ocupar la mano de obra disponible.

EMPRESA: son organizaciones jerarquizadas, con relaciones jurídicas, y cuya dimensión depende de factores endógenos (capital) y exógenos (economías de escala). Es un conjunto de recursos que integrados o relacionados entre sí persiguen unos objetivos.

LOS OCUPADOS (OC): son las personas que durante el período de referencia se encontraban en una de las siguientes situaciones:

- Trabajó por lo menos una hora remunerada en dinero o en especie en la semana de referencia.
- Los que no trabajaron la semana de referencia, pero tenían un trabajo.

- Trabajadores familiares sin remuneración que trabajaron en la semana de referencia por lo menos 1 hora.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (PEA): también se le llama fuerza laboral y está conformada por las personas en edad de trabajar que trabajan o están buscando empleo.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE INACTIVA (PEI): comprende a todas las personas en edad de trabajar que en la semana de referencia no participan en la producción de bienes y servicios porque no necesitan, no pueden o no están interesadas en tener actividad remunerada. A este grupo pertenecen estudiantes, amas de casa, pensionados, jubilados, rentistas, inválidos (incapacitados permanentemente para trabajar), personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar.

POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR (PET): este segmento está constituido por las personas de 12 años y más en las zonas urbanas y 10 años y más en las zonas rurales. Se divide en población económicamente activa y población económicamente inactiva.

RURAL: Relativo al campo y a las labores de él.

SALARIO: Remuneración de la persona que trabaja por cuenta ajena en virtud de un contrato laboral. El salario básico es una cantidad mensual utilizada para calcular las prestaciones familiares y sociales.

SISTEMA DE RUTAS: es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.

SISTEMA DE TRANSPORTE: se entiende por sistema de transporte el conjunto de estructuras fijas (infraestructura) y, de vehículos que permiten la movilización de personas y cosas a lo largo de un espacio determinado.

SUBEMPLEO: caracterizar una situación en la que la fuerza de trabajo permanece inactiva o poco aprovechada, debido a la insuficiencia de capital, pero es imprescindible toda ella en determinados momentos del ciclo productivo

TASA DE DESEMPLEO: es la relación porcentual entre el número de personas que están buscando trabajo (DS), y el número de personas que integran la fuerza laboral (PEA).

TASA DE OCUPACIÓN (TO): es la relación porcentual entre la población ocupada (OC) y el número de personas que integran la población en edad de trabajar (PET).

TASA DE SUBEMPLEO: es la relación porcentual entre el número de personas subempleadas (S), y el de personas que integran la fuerza laboral (PEA). Está compuesta por:

- Tasa de subempleo por insuficiencia de horas
- Tasa de subempleo por condiciones de empleo inadecuado
- Tasa de subempleo competencias
- Tasa de subempleo por ingreso

URBANO: Relativo a la ciudad, en contraposición a lo rural.

TRANSPORTE MASIVO: es un término genérico que se otorga a los sistemas capaces de transportar un gran número de personas entre 10.000 o más pasajeros por un corredor troncal en una hora determinada.

TRANSPORTE PÚBLICO: de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de persona y cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a contraprestación económica.

INTRODUCCIÓN

Se considera el empleo como aquellas actividades para la producción de bienes y servicios dirigidas o encargadas por un contratante, donde existe una relación laboral asalariada, con características dependientes, y subordinadas. Este se puede identificar bajo tres aspectos de funcionalidad: un aspecto retributivo donde el empleo proporciona un ingreso a quien lo ocupa; un aspecto productivo en el que el empleo genera un producto y un aspecto de valoración con fines de satisfacción a partir de que una persona se siente ocupada en algo provechoso.

El empleo es el motivo de orgullo y autovaloración en el hombre, y su carencia obstaculiza la formación y el alcance de objetivos, de igual forma su fomento es una herramienta fundamental y eficaz que el gobierno tiene para incrementar la renta de cierto sector de la población o de cierta región.

Alrededor de la ciudad de Cartagena uno de los problemas al que se enfrenta la población es el de la carencia de oportunidades laborales y del cual se desglosa un sinnúmero de falencias que se ven reflejadas de la misma manera en las deficiencias del transporte público colectivo, que desde hace algunos años ha limitado los niveles de productividad urbana influida por la mala calidad del servicio, traducida en los altos tiempos de viaje y la elevada accidentalidad e inseguridad que se observa en este tipo de transporte, donde se desarrolla presiones sobre las autoridades locales con el fin de alzar las tarifas y solventar los altos costos de operación ineficientes, fallando principalmente en la mejora de la calidad de este servicio.

A causa de estas falencias en el Distrito se generaría un caso en que los pasajeros se vieran en la obligación de adquirir y usar ineficientemente los automóviles particulares ocasionando congestión en la ciudad. Es por ello que la

implementación de un “Sistema de Integrado de Transporte Masivo” (SITM) representa una gran oportunidad a estos fallos, además de contribuir y generar empleo para los habitantes de Cartagena.

Este Sistema de Transporte Masivo busca como primera medida fortalecer la capacidad institucional enfocada en la planeación y gestión del tráfico y transporte, promoviendo el aumento de la calidad de vida y la productividad en la ciudad con miras en ser aún más competitiva a nivel nacional e internacional.

Uno de los casos que permite la comparación es en los países en desarrollo donde se enfrentan dificultades para alcanzar la sostenibilidad de sus sistemas de transporte público, a su vez los países latinoamericanos han optado por implementar el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), como lo es México, Brasil, Argentina, Chile y Venezuela. En cuanto a los países en desarrollo se encuentra China, Túnez, Nigeria, Líbano y Filipinas.

La operacionalización de un Sistema de Transporte Masivo con la capacidad de proveer movilidad eficiente y accesibilidad amplia a todos los habitantes de Cartagena, comprende un poderoso instrumento para impulsar el crecimiento, hacer frente a la pobreza y asegurar la cohesión política y social, y permite principalmente que el mercado laboral funcione en mejores condiciones ligado a que los habitantes tengan mayores oportunidades.

Con la ejecución del Sistema de Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe tiene como propósito generar empleo en el distrito a partir de la construcción de sus infraestructuras, en la parte del ensamblaje y fabricación de los buses que operarán, adicionalmente también generar empleo para dicho ente gestor y al momento de la ejecución de este sistema.

No obstante, cabe mencionar que con la puesta en marcha se busca la recuperación del espacio público creando un desarrollo urbano ordenado en los corredores, el ordenamiento de la estructura institucional frente a la situación del transporte, logrando la consolidación del desarrollo urbano por medio de la implementación del SITM generando oportunidades de inversión inmobiliaria, plusvalía y valorizaciones entre otros.

0. ANTEPROYECTO DE GRADO

0.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

0.1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA. En Colombia, durante los últimos seis años el tema del empleo ha sido una de las variables más sensibles y preocupantes para el país, ya que sus efectos repercuten en el bienestar de la población más vulnerable. Por tanto, el crecimiento económico de la nación, en conjunto con sus departamentos es considerado como uno de los principales caminos de generación de empleo, puesto que dicho crecimiento atiende a variables macroeconómicas que convergen para lograr efectos de estabilidad, bienestar y desarrollo; la unión de elementos claves como el trabajo, la inversión, producción, empleo y consumo, contribuyen al indispensable desarrollo económico necesario en las naciones.

Tomando como estudio el último trimestre de los años 2004, 2005 y 2006, el desempeño del mercado laboral en el ámbito nacional ha tenido sus constantes cambios, lo que corresponde para el año 2004, el comportamiento mostró un incremento de 2.1% en la Población Nacional en Edad de Trabajar (PET). En cuanto a la Población Económicamente Inactiva (PEI) se identificó un crecimiento de 8.5%, lo cual en términos de flujos netos significa que la Población en Edad de Trabajar (PET) adicional que no decidió participar en el mercado laboral se desplazó hacia la inactividad para dedicarse a actividades de estudio, a oficios del hogar y otras tareas; que adherirse al mercado laboral de dicha población, además en este periodo atiende a un considerable descenso de la Población Económicamente Activa (PEA) de 1.6%, que representa una tasa de decrecimiento en la Ocupación de 0.5%¹.

¹ PÉREZ, Francisco. Balance de la evolución del mercado laboral colombiano. DANE. 2004. Pág 12

Pese a esta reducción, el número absoluto de desempleados fue de 2474.7 mil personas, equivalente a 9.1% y siendo una cifra relevante frente a años anteriores que mostraba un constante incremento en la tasa de desocupación, por consiguiente la tasa de desempleo obtuvo cambios de un 13.1% a 12.1%.² (Anexo A)

Para el 2005, se obtuvo un aumento en la Población en Edad de Trabajar (PET) de 698.8 mil personas (2.1%) en comparación al año anterior. La Población Económicamente Inactiva (PEI) creció en 239.5 mil personas (1.8%), es decir, el 65.7% de la Población en Edad de Trabajar (PET) adicional del período se incorporó a la Población Económicamente Activa (PEA) y un 34.3% de individuos de la PET se trasladó hacia la inactividad, lo cual para este periodo dicha carencia de actividades en la población no incurrió en la reducción de la tasa de desempleo, que definía en periodos anteriores. La creación de nuevas plazas de trabajo en este periodo forjó un descenso en el desempleo, de acuerdo al indicador Tasa de Ocupación (TO) de la demanda laboral, y se encuentra reflejado en la persistente disminución de las tasas de crecimiento de la población inactiva alrededor de estos periodos³ (Anexo B).

Teniendo en cuenta el IV trimestre del 2006, se evidencia un aumento del 2% en la Población Nacional en Edad de Trabajar (PET), y la Población Económicamente Activa (PEA) tuvo un declive del 4.8%, principalmente por una decadencia en el componente de “ocupados”. No obstante, la población en este periodo otorgó una mayor tendencia a la inactividad, cuyos registros responden a una caída de 1137 mil personas que dejaron de pertenecer a la población de ocupados, por lo que la

² *Ibíd.*

³ PÉREZ, Francisco. Balance de la evolución del mercado laboral colombiano. DANE. 2005

ubica en una alta posición a la tasa de desempleo, bajando en un 6% el empleo; lo cual representa 4.3 puntos de la tasa de ocupación nacional⁴.

Este hecho no sólo atendió a las zonas rurales sino de igual forma a las zonas urbanas, en donde los primeros representaron 42.3 mil nuevos desempleados y los segundos con una mayor incidencia con 56.2 mil personas desempleadas. Finalmente, los periodos en estudio culminaron con un desplome considerable en el mercado laboral, cuyas características se encuentran enmarcadas a partir de una población inactiva con baja participación y un mayor incremento en el número de desempleados a nivel nacional, cuyas razones se encuentran ligadas a la deficiencia de la demanda laboral ante la ausencia del comportamiento de la tasa de oportunidad; esto como caso expuesto dentro del país. (Anexo B)

Considerando la ciudad de Cartagena en la actualidad, ésta es identificada con la tercera mayor tasa de desocupación del país, después de Ibagué y Manizales, en comparación con las demás ciudades. Cartagena fue una de las pocas localidades que revelaron un incremento en el desempleo, cuyo registro atiende a un 14.6% en el IV trimestre del 2005; además de esto, un factor alarmante a destacar es la creación de empleo, el cual asciende en menor grado que el desempleo, al igual que se observa fortalecido el componente de participación laboral de la población activa, en especial de la población femenina y la más joven, puesto que la época de dificultad inició a finales de la década anterior, en donde se vieron forzados los jóvenes a desertar de las aulas de clases encaminándose en la búsqueda de empleos y viéndose en la ardua obligación de aportar en los gastos del hogar⁵.

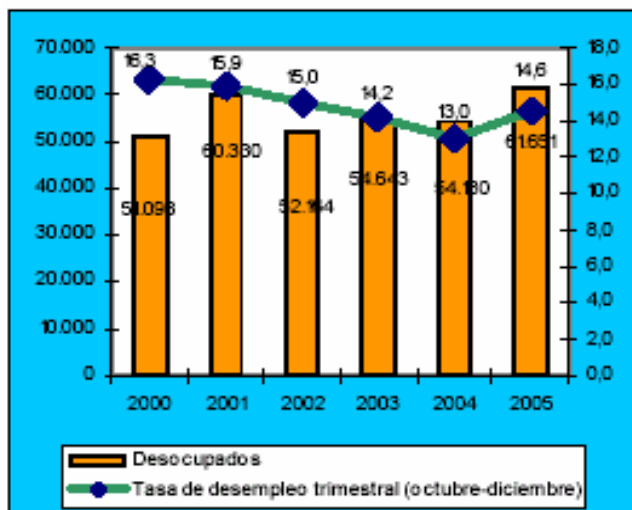
En el caso correspondiente al Distrito de Cartagena, las actividades realizadas cuya tendencia era positiva en el mercado laboral con grandes oportunidades de empleamiento en periodos de vacaciones, en particular la decembrina, y por otro

⁴Ibíd. 2006

⁵ Indicadores Económicos. Coyuntura Económica. Banco de la República. 2005. Pág 10

lado desarrollándose un enfoque especialmente en la construcción de obras de los complejos deportivos de los juegos centroamericanos y del Caribe, el sector de las comunicaciones, el sector de industria y comercio y el de transporte, estos no tuvieron un impacto significativo en los indicadores del mercado laboral; es decir, de forma que contribuyera a un control en el desempleo de Cartagena. A finales del 2005, las cifras no fueron nada alentadoras con un número de desocupados en la ciudad que fue de 61.651, una cifra en condiciones superiores a las dadas en el año anterior, que se traduce en un incremento de 7.500 personas como observamos en la siguiente gráfica:

Gráfica 1. Número de desocupados y tasa de desempleo en Cartagena 2000-2005



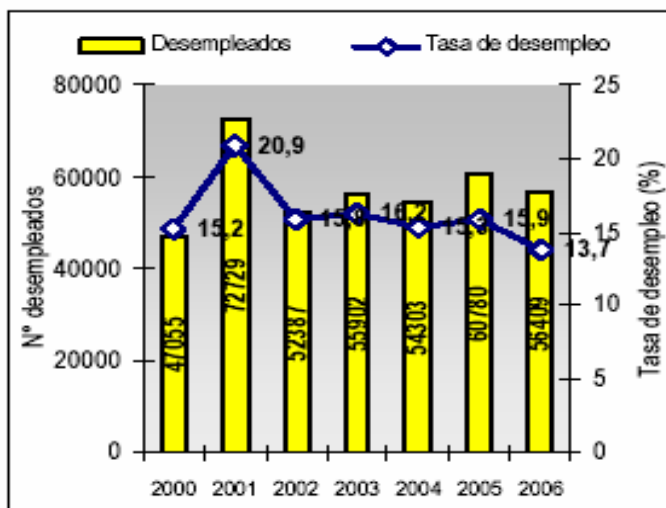
Fuente: DANE – ECH

Para el periodo de 2006 las expectativas se ampliaron aún más, con los diferentes eventos anteriormente mencionados, ya que se observó para ese periodo un ligero aumento en los precios, mientras que en el desempleo se mostró una reducción con un número de personas desempleadas registrada en dicho año de 56.409, cerca de 4.400 desempleados menos que los registrados en el año anterior (2005). El descenso de la tasa de desempleo le permite a la ciudad trasladarse de un tercer lugar con la más alta tasa de desocupación entre las demás ciudades

del país, expuesto y registrado en el periodo del 2005 a un séptimo lugar (Gráfica 2).

Lo anterior, fue a razón de la creación de nuevas empresas, el desarrollo positivo de las industrias, el nuevo auge que retomó el sector de la construcción y el ascenso en cuanto a la participación en la ocupación hotelera a través de la explotación del turismo que realiza la ciudad, en donde ésta última generó más de 11 mil nuevas plazas en este período, mientras que en cada uno de los otros dos sectores se crearon al menos cinco mil puestos de trabajo⁶ (Tabla 2).

Gráfica 2. Número de desempleo y tasa de desempleo en Cartagena 2006.



Fuente: DANE

El único sector que registró disminución en el número de ocupados fue el de intermediación financiera (-1.708), debido a las inversiones en tecnología que han realizado las entidades financieras y los procesos de fusiones y adquisiciones que se han dando entre las instituciones del sector, factores que conducen al menor requerimiento de personal⁷ (Tabla 2).

⁶ Ibíd. Pág. 13

Asimismo, cabe mencionar que para este periodo, la población ocupada en Cartagena mostró una tendencia positiva, pasar de 322.170 personas ocupadas en el trimestre abril-junio de 2005 a 354.218 en el mismo periodo de 2006, lo que significa un aumento en más de 32 mil personas, subiendo la tasa proporcionalmente en 2.9% al pasar de 45.3% a 48.2%. Pero a pesar de todo, las acciones ejecutadas y los logros obtenidos hasta el momento no son los suficientemente regocijantes para inducir a la economía local hacia un camino de crecimiento y desarrollo sostenido⁸ (Gráfica 3).

Tabla 1. Población ocupada de Cartagena, según rama de actividad 2006

	Total ocupados	Industria	Construcción	Comercio, restaurantes y hoteles	Transporte	Interm. financiera	Actividades inmobiliarias	Servicios, Comunales, sociales y personales	Otras ramas ^a
2002	279	35	23	94	25	4	12	77	8
2003	290	36	22	86	32	6	17	83	7
2004	301	36	25	87	42	5	15	84	7
2005	322	38	27	90	40	6	19	94	8
2006	354	40	30	101	45	4	23	100	12
Var. 2006-2005	32.049	1.845	2.622	11.391	5.000	-1.708	3.777	5.311	3.811

Fuente: DANE-ECH.

a: Comprende la agricultura, silvicultura y pesca, las actividades pecuarias y mineras.

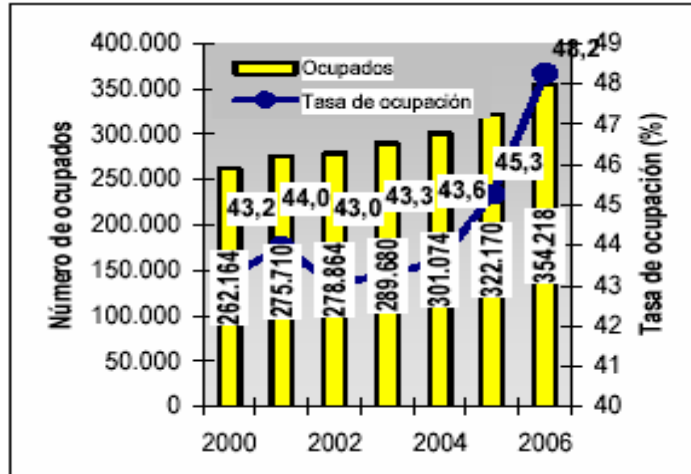
Fuente. DANE- ECH.

En cuanto al sector de transporte en la ciudad de Cartagena, éste se encuentra estrechamente conectado con el desarrollo y crecimiento de la ciudad, lo cual tiene directa incidencia en el mercado laboral. En el transcurso del tiempo, el crecimiento de Cartagena ha sido desarticulado, con predominio de la informalidad y subnormalidad urbana. De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), aproximadamente el 40% de los barrios de la ciudad son de origen espontáneo, encontrándose en condiciones desfavorables de terreno, servicios públicos y espacio público. A pesar de la creciente informalidad, Cartagena es una ciudad que concentra la mayor parte de sus actividades en un núcleo central,

⁷ Ibíd. Pág. 13

prestador de servicios y oferente de empleo, lo que la convierte en un núcleo de atracción de la región.

Gráfica 3. Número de ocupados y tasa de ocupados en Cartagena 2006.



Fuente: DANE-ECH

Hoy en día, la demanda de transporte público en el Distrito cobija aproximadamente 485 mil viajes diariamente, donde el 70% corresponde a viajes con asuntos de trabajo, estudio y hogar (Anexo C). Tomando de estudio a la avenida Pedro de Heredia como eje principal donde circula y se moviliza gran parte de pasajeros, vehículos particulares y de transporte público colectivo, se calculan alrededor de 300 mil viajes por día. En los periodos de mayor movilización de los pasajeros, la velocidad que se alcanza es tan solo de 5 Km/h y los tiempos de espera de algunas rutas de transporte alcanzan los 10 minutos, cuyo número de pasajeros registrados son de 12 mil y 14 mil personas por hora⁹.

“Dentro de las 52 rutas jerarquizadas de la oferta de transporte, tan solo 36 rutas están siendo servidas, el resto han sido dejadas por las empresas o no han sido utilizadas nunca. Las rutas actuales cuentan con un alto grado de superposición

⁸ Ibíd. Pág. 12.

⁹ Sistema Integrado Del Servicio Público Urbano De Transporte Masivo De Pasajeros Del Distrito De Cartagena – Transcribe. Documento CONPES 3259. DNP. Pág. 5.

al circular el 90% de los vehículos por la avenida Pedro de Heredia. Estas rutas son operadas por 1.316 vehículos con edades que oscilan en su mayoría entre 13 y 20 años, mientras que los estándares internacionales presentan 5 años”¹⁰.

“Las rutas en oferta de transporte son operadas por 11 entidades de tipo afiliador; la tarifa que se manejó para el 2003 fue de \$670 promedio por pasaje no integrado y gradualmente durante los últimos 10 años ha crecido a una tasa anual del 6%, lo que se estima que en la actualidad la nombrada sobreoferta alcance el 50% de los vehículos de transporte público. Según los registros de este periodo, la ocupación media es de 372 pasajeros por día, lo que se traduce en un promedio de dos pasajeros transportados por Km recorrido, donde lo ideal y adecuado es por lo menos un valor mayor a cuatro en las rutas principales de la ciudad. Esta situación perjudica a los usuarios en forma directa al tener mayor tiempo de viaje, menor confiabilidad y tarifas elevadas en relación con el nivel que reciben y del mismo modo genera un costo social por el consumo innecesario de recursos escasos, altos índices de accidentalidad, emisiones de gases contaminantes y altos niveles de ruido”¹¹.

“De acuerdo a las características de territorio insular que tiene Cartagena, existe una trascendente movilización de pasajeros por medio acuático entre las zonas insulares de gran población como las islas de Tierrabomba y Barú y la zona urbana institucional, esta ruta acuática es la única alternativa para aquellas personas que viven en las islas y aquellas que poseen sus trabajos en las islas de Barú, Tierrabomba, Bocachica, Puntarena, Caño del oro e Isla del Rosario, a pesar que los usuarios toman estas rutas acuáticas con frecuencia para dirigirse a sus lugares de trabajo no están legalizadas, este hecho impulsivo atiende a una

¹⁰ Ibid. Pág. 5

¹¹ Ibid. Pág. 5.

demanda natural generada por una necesidad de desplazamiento de las comunidades isleñas hacia las zonas urbanas y viceversa”¹².

Aquellos inconvenientes antes presentados en el sector de transporte público del Distrito de Cartagena, irán empeorándose poco a poco sin no se toman las medidas correctivas y pertinentes. Como respuestas a los problemas se previó en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial de Cartagena la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) sobre el eje mencionado que contribuya de manera sostenible al crecimiento urbano proyectado¹³.

“El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) se ha inspirado en experiencias de gran éxito en ciudades como Porto Alegre y Curitiba en Brasil y últimamente en Bogotá, principalmente compuesto corredores troncales con carriles segregados y preferenciales destinados en forma exclusiva para la operación de buses de alta y mediana capacidad. Esta red de corredores troncales se integra con las redes de corredores alimentadores en donde operarán servicios con vehículos de menor capacidad. La operación y control se realiza con el apoyo de un centro de operaciones, en la cual se procesará la información suministrada por los buses y las estaciones del sistema para realizar ajustes a la operación del sistema”¹⁴. Uno de los objetivos que persigue este sistema es el confort y deleite de sus ciudadanos, reforzando la red de transporte público, además de que contribuya aun al concepto que se maneja de una ciudad turística por excelencia. (Anexo D)

¹² Ibid. Pág. 6.

¹³ Ibid. Pág. 7.

¹⁴ Ibid. Pág. 8.

Una de las razones que se firmó y puso en marcha el proyecto de TRANSCARIBE fueron:

- Mayor nivel de información y capacidad de consumo de la población
- Falta de capacidad de inversión para crear nuevos espacios de circulación para automóviles.
- Falta de capacidad de inversión para nuevos sistemas de metro.
- Mayor preocupación por los niveles de contaminación del aire.
- Necesidad de mejorar la eficiencia y competitividad de las ciudades en términos de desarrollo económico y calidad de vida.

Pero a pesar de todas estas válidas razones, no se observan los verdaderos efectos que genera dicho proyecto en la ciudad, que se refleja en un conflicto entre el nuevo sistema de transporte y las otras rutas ya existentes e incluyendo los cambios de éstas también; en el deterioro gradual del nivel de servicio por parte de los demás transportes (Buses, Taxis, Moto-taxis), el desalojo de vendedores ambulantes (reubicación), el cambio de rutas para los demás instrumentos de transportes, además del despido de conductores. Otro será sobre la capacidad monetaria que tendrá el usuario específicamente aquellos con menores ingresos o desempleados para el uso del nuevo sistema de transporte masivo TRANSCARIBE, debido a que estos en la actualidad no cumplen con el pago total de la tarifa. Estos hechos se pueden observar a partir de las continuas publicaciones que realizan las prensas locales de la región.

De acuerdo con El Universal, un diario de circulación local, la última encuesta realizada en el 2006 por la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO-Bolívar) reveló que por cuarto mes consecutivo los comerciantes formales de la zona de influencia de las obras del primer tramo de Transcaribe mantienen la tendencia negativa, pues del total de los encuestados, un 92.2% manifestó haber

experimentado disminución en sus ventas, un 5.6% expresó que las ventas se mantenían y un 2.2% que habían aumentado.

Igualmente, “el 39.7% de los encuestados reveló haber tenido que prescindir de uno o más de empleados ante la caída de las ventas. Los despidos muestran un aumento de 1.43% comparado con la tercera encuesta, cuando ese porcentaje era del 38.27%. En cifras absolutas, esto significa que en Abril se habían licenciado a 47 trabajadores y esta cifra a mayo 31 asciende a 68 personas”¹⁵.

Del mismo modo, estos comerciantes comentan que para resistir esta situación tuvieron que disminuir los precios de sus productos para poder vender, puesto que estos negocios dejan de ser atractivos para comprar ante la dificultad de acceder a áreas de estacionamiento; además los productos que deben ser exhibidos terminan maltratados por el polvo que ha levantado la maquinaria, los servicios como agua y luz muchas veces son suspendidos a causa de las obras y la inseguridad que se ha generado.

Este último reporte con respecto a la construcción del primer tramo dejar ver que “desde enero del presente año cuando se iniciaron las obras, los negocios ubicados sobre la avenida Venezuela y Daniel Lemaitre, muy cerca de la zona histórica, han registrado pérdidas por el orden de los 1300 millones de pesos”¹⁶.

En cuanto al comercio informal, “a 453 asciende la cantidad de comerciantes retirados de la Avenida Venezuela y calles conexas han tenido que ser reasentados, de manera definitiva, en el edificio de cuatro pisos donde funcionara Decormuebles, en la Calle Escallón Villa, y en el área de los antiguos cinemas

¹⁵ Tomado del Periódico el Universal, Publicación Miércoles 14 de Junio de 2006

¹⁶ *Ibíd.*

Cápitól, en una nueva edificación, para cuya construcción se abrirá licitación pública¹⁷

Por otro lado, la Gerencia de Espacio Público y Movilidad, informó que otros 81 vendedores informales de la Venezuela, y 17 del Muelle Los Pegasos se acogieron a un programa de reconversión económica impulsado por esa oficina, para formalizar sus actividades económicas. No obstante, en el comercio informal cierto número de vendedores han considerado atractiva la idea de reformar y fortalecer sus negocios. Para el tramo I este comercio se encuentra representado por 614 personas, ubicados en distintos sectores del centro de la ciudad. Esta modalidad productiva tiene el respaldo financiero del Distrito y su esencia es la relocalización del vendedor en la zona o barrio donde reside, o cerca de allí, a fin de minimizarle costos de transporte, alimentación, incluso evitarle pago de arriendo del local.

En cuanto a la construcción del tramo II, aunque aún no existan datos o cifras que muestren lo efectos del cierre de las vías, los dueños de los establecimientos de comercio formal se han mostrado inconformes con la demora y tardanza que se ha tenido con tal construcción, a razón de que se han visto afectados por las mismas razones que los del tramo I; lo que ha generado una falta de confianza en el proyecto.

Al referirnos al comercio informal, de acuerdo con la gerencia de Espacio Público existe un número de 64 vendedores informales, desde Bomba El Amparo hasta el sector Los Cuatro Vientos, a los que se les tiene previstos de igual manera un programa de reasentamiento con la necesidad de \$600 millones de pesos, que serían invertidos en reconversión, reubicación y capacitación para los comerciantes¹⁸.

¹⁷ Tomado del sitio web de Cartagena Express,
<http://es.cartagenaexpress.com/news/PARA%20ESPACIO%20PUBLICO%20DE%20TRANSCARIBE>.

A finales del año pasado, fuentes oficiales calculaban que para el programa de reasentamiento definitivo de los 1.500 vendedores informales, que se estima hay a lo largo de los 14 kilómetros de lo que será la troncal del sistema masivo de transporte, se requieren \$15.000 millones, a razón de \$10 millones por persona.¹⁹

Al referirnos a los transportadores (buses, busetas), éstos han tenido mesas de trabajo, dentro de las cuales propusieron que la licitación de operación del proyecto considere las rutas que formaran parte de la concesión de Transcaribe, con el objeto de que todo el gremio local forme parte del mismo y ellos poder asegurar sus beneficios.

Por lo tanto, de acuerdo a lo dicho anteriormente se hace evidente conocer y analizar las consecuencias que tiene el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe en los establecimientos de comercio formal e informal y transportadores, para así observar los cambios a generarse para un beneficio o perjuicio a la ciudadanía en el comportamiento y generación de empleo.

¹⁸ Tomado del Periódico el Universal, Publicación Miércoles 21 de Julio de 2007

¹⁹ Tomado del sitio web de Cartagena Express, <http://cartagenaexpress.com>

0.1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera el Sistema Integrado de Transporte Masivo – TRANSCARIBE, repercute e incide en el comportamiento y generación de empleo en los habitantes de la ciudad de Cartagena de Indias?

0.2. OBJETIVOS

0.2.1 OBJETIVO GENERAL. Analizar las consecuencias que tiene el Sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE frente al mercado laboral dentro del distrito de Cartagena, mediante un estudio teórico-práctico de asistencia a las zonas implicadas en el desarrollo del proyecto, de tal manera que se pueda observar los cambios a generarse para un beneficio o perjuicio a la ciudadanía.

0.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Describir la calidad del empleo en la ciudad y de aquellos factores que influyen en la concepción de los diferentes tipos de empleo en los sectores económicos.
- Describir las características de cargos y de empleos que tiene el Sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE, al momento de su ejecución.
- Identificar las ventajas y desventajas del Sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE como fuente de empleo en la ciudad.
- Evaluar la percepción de los propietarios de negocios formales que están ubicados en las rutas del proyecto de TRANSCARIBE en la generación de empleo.
- Analizar las políticas del distrito de Cartagena en cuanto al reordenamiento de los establecimientos de comercio y negocios de economía informal afectados por el nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE.

0.3 JUSTIFICACIÓN

Para analizar el empleo frente al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - TRANSCARIBE como tema central de la investigación, es necesario tener claro que el concepto de análisis implica necesariamente observación, estudio, juicio y determinación en cada uno de los interrogantes claves encontrados en la prestación del servicio de éste y en la suministración de empleos.

Teniendo en cuenta que el empleo en Colombia es una variable muy sensible a cambios, como indicador nos permite ver si la economía marcha a buen ritmo con beneficios para la población en general, por tanto, es primordial generar y apoyar el plan de desarrollo, para que los habitantes de todas las ciudades y en especial Cartagena puedan optar por un empleo. Además de que va ligado a cambios que realizan la administración distrital de Cartagena, como es el caso del TRANSCARIBE.

El macroproyecto TRANSCARIBE, para la ciudad de Cartagena de Indias representa un sistema de servicio de transporte público de gran impacto en cuanto a desarrollo y confort para los usuarios, figurando cambios relevantes en lo que respecta a la dinámica del mercado de transporte en la ciudad.

Es evidente el crecimiento económico que ha logrado la ciudad de Cartagena en los últimos años, el cual ha conllevado a un crecimiento urbano que trae consigo una mayor demanda en el servicio de transporte y que al mismo tiempo crea una gran oportunidad del proyecto sobre los planes de acción en pro del avance de la ciudad, que permita la búsqueda de un complejo sistema de transporte altamente competitivo y eficiente que cubra y abastezca el conjunto de necesidades de los usuarios al momento de movilizarse alrededor de toda la ciudad. Sin embargo es importante identificar la relación que se puede reflejar entre este proyecto y el

empleo, lo cual el primero en su principal concepto se encuentra definido con los conceptos de expansión, crecimiento y avance, sin tener en cuenta la incidencia que este tiene sobre el campo laboral. En algunos casos puede generar oportunidades laborales para la población que vive de este tipo de empleos, pero también ejerce presión sobre el gran número existente de trabajadores informales ubicados alrededor de las zonas peatonales de toda la ciudad.

Hoy por hoy, las actividades económicas que integran a Cartagena de Indias no sólo se pueden identificar en los sectores portuarios, industriales, comerciales y turísticos, existe un desarrollo con gran intensidad del empleo informal, y que en su mayoría están ubicados en un espacio público necesario para el funcionamiento del macroproyecto TRANSCARIBE. Hasta la fecha la realización de las vías que permiten la aplicación efectiva de este proyecto, han dejado un alto descontento en la población cartagenera, sobre todo en aquella que transita y labora por la zona centro de la ciudad, que es lo que hasta el momento ha tenido arreglos en cuanto a infraestructura y vías al igual que la Avenida Pedro de Heredia hasta el sector Los Cuatro Vientos.

Es por ello que mediante este análisis, se desea obtener una precisa y oportuna descripción de la realidad que viven los habitantes de la ciudad entorno a su situación laboral frente al proyecto TRANSCARIBE, intentando dar respuestas en cuanto a cuál será el futuro de esta parte de población y la incidencia positiva y negativamente en el campo laboral cartagenero.

0.4. MARCO DE REFERENCIA

0.4.1. MARCO TEÓRICO.

Adam Smith y el empleo, identifican este término en el contexto de su teoría del salario, no constituyendo objeto específico de su investigación. Sin embargo existe una estrecha relación entre la variación del salario y el empleo, lo que puede sintetizarse en que los salarios varían en proporción inversa a lo grato del empleo. No obstante los salarios varían en proporción directa al costo de su aprendizaje como la educación en las artes y en las profesiones liberales, aun es más largo y costosa, y estos pueden variar en proporción inversa a la continuidad del empleo partiendo del hecho que ningún otro trabajo es más fácil de aprender que el del Albañil.²⁰

Por otra parte David Ricardo partía de que con el desarrollo de las máquinas estas sustituirían al hombre como mano de obra, es decir, con la incorporación de las máquinas al proceso productivo el nivel de mano de obra necesaria sería menor, pero a la vez creía que esa mano de obra sustituida, encontraría trabajo más adelante, aunque en los primeros momentos le traería sus inconvenientes. Si el capitalista, al utilizar las nuevas maquinarias logra obtener el ingreso neto usual, estará estimulado a aumentar la demanda de trabajo y por tanto, se incrementará la producción. Esta es la ocupación eminentemente burguesa; reconoce las contradicciones entre obreros y terratenientes al admitir el empeoramiento de la situación de la clase obrera, pero en todo momento los obreros no pueden resolver ellos mismos su destino²¹.

²⁰ GARCÍA, Yamirka. Trabajo sobre las teorías del empleo. 2000. Pág 2
es.monografias.com/trabajos36/teoría-empleo/teoria-empleo.shtml

²¹ *Ibíd.* Pág. 2

En cuanto a Pigou, contemporáneo con Marshall, se puede destacar su Teoría del empleo, donde desarrolla lo que se ha considerado la teoría neoclásica de la ocupación, que no es más que la teoría del Empleo voluntario, la que explica a través de la ley de los rendimientos decrecientes de los factores de la producción, principalmente del trabajo. Él plantea que la relación entre el nivel de ocupación y el salario real es inversamente proporcional, lo que quiere decir que a medida que aumente el salario real, menor será el nivel de ocupación y viceversa.²²

Por otro lado dando lugar a teorías referentes al sistema de transporte dada una Teoría del lugar Central, la cual hace referencia a una teoría espacial de la geografía humana que trata de explicar el número, tamaño y distribución de los asentamientos y elaborar un sistema a partir del cual pueda estudiarse su estructura mundial. Esta fue elaborada por el geógrafo alemán Walter Christaller, en 1933, y modificada por August Lösch, también de origen alemán, en 1954. Para estos geógrafos el esfuerzo fue a partir de dar explicación de la distancia que los individuos están dispuestos a recorrer para obtener un servicio (alcance). Esta distancia, a la que se denomina alcance del producto o alcance del servicio, determina la extensión del área de mercado de un asentamiento, es decir, la zona de influencia (hinterland), donde reside la mayoría de la gente que hace uso de los servicios de esa área. Cuanto más alto sea el orden de un lugar central, mayor es su alcance. Por lo tanto, los lugares en los que sólo se realicen funciones de orden inferior tendrán un área de mercado limitada y sus residentes necesitarán trasladarse a lugares centrales de orden superior para obtener servicios de esa categoría.²³

En cuanto a la Teoría del Eje Vaciado, las consecuencias del desarrollo del transporte no han sido idénticas para las regiones o ciudades. Unas han visto acentuada su preeminencia al paso que otras ciudades han visto disminuida su

²² *Ibíd.* Pág. 2

importancia relativa con el crecimiento del transporte. La teoría del eje de vaciado explica el fenómeno por el cual el desarrollo del transporte ya sea férreo o por carretera o fluvial, cuando une un centro importante con centros poblacionales secundarios, tiende a reforzar el crecimiento económico del primero estancando el crecimiento económico de los segundos.²⁴

En cuanto a la teoría de la Red Urbana, este es un concepto que hace referencia a todo el exterior y aquellos elementos conectivos como áreas peatonales y verdes, muros libres, sendas peatonales y caminos que van desde una ciclista hasta una autopista. Observaciones empíricas refuerzan el concepto de que mientras más fuertes son las conexiones y más subestructura tenga la red, una ciudad tiene más vida. La exposición comienza estableciendo tres principios generales. Estos a su vez se desarrollan en una teoría de la red urbana, que proporciona reglas prácticas de aplicación. Y también se analiza la necesidad de diversos tipos de conexiones.

El proceso que genera la red urbana puede ser resumido en términos de tres principios, unos llamados Nodos, ya que toda red urbana se basa en nodos de actividad humana cuyas interconexiones conforman la red. De igual forma existen distintos tipos de nodos: habitación, trabajo, parques, tiendas, restaurantes, iglesias, etc. Los elementos naturales y arquitectónicos sirven para reforzar los nodos de actividad humana y sus trayectorias de conexión. La red determina el espacio y la organización en planta de los edificios, no viceversa. Los nodos que están muy separados no se pueden conectar con una senda peatonal. Por otro lado encontramos las Conexiones que se consideran principios a partir de que los pares de conexiones se forman entre los nodos complementarios, no como nodos.

²³ Teoría del lugar central, Enciclopedia Microsoft® Encarta® Online 2007
<http://es.encarta.msn.com> © 1997-2007 Microsoft Corporation.

²⁴ LATORRE, Emilio. Transporte y crecimiento regional en Colombia. Cerec y Uniandes. 1986. Pág 11

Las trayectorias peatonales consisten en tramos cortos y rectos entre los nodos; ninguna sección debe exceder cierta longitud máxima. Para acomodar conexiones múltiples entre dos puntos, algunas trayectorias deben ser necesariamente curvadas o irregulares. Muchas conexiones que coinciden sobrecargan la capacidad del canal de conexión. Las trayectorias acertadas son definidas por el borde entre regiones planas que contrastan y forman a lo largo de los límites. Y finalmente las Jerarquía, que es cuando solo se tiene acceso, a que la red urbana se auto-organiza creando una jerarquía ordenada de conexiones en muchos y diferentes niveles de escala. Se vuelve múltiplemente conectada pero no caótica. El proceso de organización sigue un estricto orden: comienza con las escalas menores (sendas peatonales), y progresa hacia escalas superiores (calles de creciente capacidad). Si no existe cualquiera de los niveles de conectividad, la red se vuelve patológica.²⁵

Finalmente dada una Teoría de Flujo Vehicular, la cual cobija la actividad de viajar en un sistema vial de caminos, en todos sus niveles, constituyendo el modo de viaje más familiar en el mundo entero. Es necesario introducir este concepto de flujo vehicular y mostrar cómo este se usa para el planeamiento, diseño y manejo de operaciones de las redes viales. Debido a que el sistema vial provee un servicio a sus usuarios, es importante entender cómo percibe tal servicio el consumidor (conductores). Para tal fin, es necesario introducir y explorar las relaciones y conceptos fundamentales.

El primer modelo de flujo sigue la regla del seguimiento vehicular: “Los conductores Maximizan la velocidad manteniendo niveles aceptables de seguridad”, este modelo se logra ajustando la distancia entre vehículos dependiendo de la velocidad. Cuyo modelo para describir el comportamiento es el siguiente: **$Acción (t + Dt) = Estímulo (t) * Sensibilidad (t)$**

²⁵ es.ante3-red07.blogspot.com.

Esta ecuación constituye una ecuación fundamental para el diseño, y representa la Ocurrencia de un hecho como estímulo que percibe un conductor y que lo anima a actuar, ya que dependiendo del grado de sensibilidad o advertencia del conductor en ese instante, se produce una reacción un instante después, en un tiempo suficiente para tomar una decisión y dar una respuesta, por lo tanto esta ecuación que representa dos factores muy importantes en el diseño de una vía, se debe considerar desde la etapa de diseño.²⁶

²⁶ TIMANÁ Rojas, Jorge A., University of British Columbia, Universidad de Piura. Pág 20

0.4.2. MARCO LEGAL

Bajo el auspicio de la vigente alcaldía y en pro de generar dentro del Distrito de Cartagena un mejor desarrollo y fortalecimiento de la ciudad, se ha establecido un Plan de desarrollo conforme a los objetivos propuestos por parte de Concejo Distrital de Cartagena de Indias en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, conferidas en el artículo 313 numeral 2 de la Constitución Nacional, en concordancia con la Ley 152 de 1994.

El objetivo general del Plan de desarrollo 2005 - 2007 es el ejercicio firme y sano de la autoridad, y el fortalecimiento de la identidad del pueblo cartagenero con base en sus valores, patrimonio e idiosincrasia. El compromiso consiste en convertir a Cartagena de Indias en un punto de encuentro alrededor de un gran proyecto colectivo de ciudad, donde se brinde prioridad a la inversión social, y se fortalezca la competitividad con base en la articulación y la cooperación de los sectores público y privado.²⁷

Con base en el objetivo plasmado en el acuerdo N° 016 de mayo 19 de 2006, se hace referencia a los “macroproyectos para vivir mejor” citado en la estrategia quinta, dentro de los cuales se encuentran algunos ya ejecutados como los de la Vía Perimetral de la Ciénaga de La Virgen, construcción y mejoramiento de escenarios deportivos para los XX Juegos Centroamericanos y del Caribe 2006 y otros en fase de construcción como el Sistema Integrado De Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, objeto de análisis.

Este Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, incluye la realización de las obras necesarias para mejorar la movilidad en el transporte público urbano, en paralelo con otras cinco capitales departamentales y con el apoyo financiero de la Nación. Con la iniciación de estas obras se pretende

²⁷ Tomado del Plan de Desarrollo Distrital de Cartagena 2005-2007. Pag.27

transformar el sistema de transporte de la ciudad trayendo como beneficio ahorro en el tiempo de movilización, implantando un nuevo modelo de cultura ciudadana, donde la movilidad es más organizada, ágil y moderna.²⁸

Las metas prevista para este marco proyecto son:

- Vías de Transcaribe (2006 y 2007) terminadas. (Construcción Tramo 5 India Catalina-Glorieta Santander: 1,16Km, Construcción Tramo 4b: Chambacú-India Catalina: 0.58 Km., Construcción Tramo 1: Bomba del Gallo-Bomba del Amparo: 0.80 Km. y Portal de Transferencia, Construcción Tramo 2: Bomba el Amparo-Cuatro Vientos: 2,69 Km., Construcción Tramo 3: Cuatro Vientos-Mercado de Bazurto: 2.40 Km., Construcción Tramo 4a: Mercado de Bazurto-Chambacú: 2.39 Km., Construcción Tramo 6: Glorieta Santander - Bocagrande: 4.87 Km.)²⁹

Conforme a la supervisión de convenios interadministrativos y contratos, a continuación se nombran algunos de éstos, puesto que dentro del proyecto existen una lista numerosa de concursos y contratos con firmas para la ejecución de éste Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe y que son expuestos al público con el fin de dejar toda claridad y transparencia en el desarrollo de dicho proyecto dentro en el marco legal.

En primera medida, se encuentra el convenio N° 193017 suscrito entre el Distrito de Cartagena y Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE), Con el objeto de prorrogar el plazo de ejecución del convenio interadministrativo de administración ejecución de proyectos N° 191317 celebrado entre el distrito de Cartagena y Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE) y adiciona a el valor del convenio la suma de \$7.192.74, asimismo se suscribió una carta de adición y prorroga del

²⁸ Ibid. Pág. 27

²⁹ Ibid. Pág. 28

mismo por 121 días adicionales, plazo que finalizó el 31 de mayo del 2005. Sin embargo, fue necesario prorrogar hasta el 30 de septiembre el plazo de ejecución.

Posteriormente y con el ánimo de atender las recomendaciones del Institute of Transportation and Development (ITDP), fue preciso optimizar los diseños de ingeniería de detalle, por tanto se suscribió un sexto otrosí de prórroga al convenio, cuyo valor asciende a \$ 547.630.834. El nuevo plazo fue fijado para el 30 de marzo del 2006.

La razón de este convenio N° 193017 es prestar, por parte de Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE), los servicios gerenciales, técnicos, jurídicos, administrativos y al realizar las actividades necesarias para adelantar el proyecto “Diseño definitivo de Estudios de Ingeniería para el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)”, para lo cual brindará las asesorías necesarias para la ejecución del citado proyecto, de tal manera que se garantice la optimización de los recursos económicos, logísticos y materiales que permitan la puesta en marcha y ejecución de este programa.

Conforme al convenio Distrito - Universidad de Cartagena, para el diseño del sistema de recaudo, material rodante, centro de control y reorganización de rutas complementarias en el periodo del 2005 la Universidad de Cartagena estuvo presentando varios informes de avance respecto de este convenio, con los siguientes productos: diseño de sistema de recaudo, diseño del sistema de ayuda a la exportación y diseño del material rodante, todos los cuales fueron objeto de observaciones por parte de la interventoría designada por Transcaribe S.A.

En noviembre se retoma la dinámica de resolver las observaciones hechas por Transcaribe, y se acuerda suscribir un Otrosí al convenio con el fin de reprogramar fechas de entrega de producto y la forma de pago, al igual que la contratación de un experto en buses para atender todas las observaciones hechas por

Transcaribe, toda vez que algunas de las recomendaciones más importantes se relacionaba con este producto.

Por otro lado, se recibió el software PTV, con los siguientes programas: PTV VISUM, PTV VISEM, PTV CROSSIG, PTV VISSIM, así como la llave que lo maneja. Igualmente, y como parte del convenio, la Universidad entregó dos computadores. En desarrollo del convenio, la Universidad de Cartagena ha realizado capacitaciones a funcionarios de TRANSCARIBE y el Distrito en manejo del tráfico y semaforización; y moderación con Visum.

Dentro del concurso público internacional para la contratación de la interventoría de la licitación pública internacional de obra del primer tramo de Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe (CPI-TC- 001-05); este proceso de contratación se realizó de acuerdo con las normas del Banco Mundial, y todos los documentos del mismo fueron publicados, en las páginas de Internet de Transcaribe, la Alcaldía Mayor y la Cámara de Comercio de Cartagena. A todas las diligencias se invitó a los organismos de control, veedurías y a la sociedad civil en general.

Por otro lado se suscribió unos convenios con EDURBE S.A., para la optimización de los diseños del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe entregados por Consocios de Arquitectura y Movilidad Urbana (CAMU), contratista de FONADE, de acuerdo a las recomendaciones planteadas por los expertos del Institute of Transportation and Development (ITDP).³⁰

Teniendo en cuenta el Decreto N° 0977 del 20 de noviembre de 2001, por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, la Alcaldía Mayor adopta el proyecto del

³⁰ Informe rendición Transcaribe- dirección técnica y de planeación. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2005. Pág. 4.

Sistema integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcribe bajo los reglamentos y requerimientos exigido por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), considerando que este es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal o Distrital, entendido como el conjunto de directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que deben adoptar cada municipio para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.³¹

Acorde a la movilidad intraurbana y de accesibilidad regional, el buen desempeño del servicio de transporte público colectivo, es una condición básica para la eficiencia de la ciudad y para la calidad de vida de sus habitantes que lo utilizan en proporción mayoritaria. En los corredores que tienen alta concentración de demanda de viajes en transporte público, la administración Distrital podrá evaluar la posibilidad de emprender una política orientada a implantar un sistema integrado de transporte masivo urbano de pasajeros. El Plan de Ordenamiento Territorial adoptado por este Decreto se propone:

- Racionalizar y reorganizar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en función de un nuevo concepto de operación técnica, que garantice un servicio en condiciones de eficiencia, seguridad y economía.
- Implementar medidas de política asociadas al modelo de operación y de gestión del servicio de transporte público urbano de pasajeros, a partir de la conformación de la Autoridad Única de Transporte con criterios técnicos para que dicha entidad esté en capacidad de liderar y operar eficientemente el Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- Dar prioridad a los vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en el uso de la malla vial, conformando corredores ambientales con tratamiento preferencial para transporte masivo de

³¹ Tomado del Plan de Ordenamiento Territorial 2001. Pág. 45 –46.

- pasajeros, con el fin de mejorar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio.
- Incorporar favorablemente los impactos generados por las infraestructuras de transporte en los usos del suelo deseables en los corredores y su área de influencia, facilitando la utilización de los diferentes instrumentos previstos para el efecto por la Ley 388 de 1997.
- Disponer de un sistema de financiación estable para el transporte urbano debido a la incidencia que ello tiene en el mejoramiento de la calidad de los servicios prestados por los operadores de transporte público urbano de pasajeros.
- Propiciar un mejor desempeño de la industria del transporte de pasajeros en el ámbito urbano, a partir del ajuste entre la oferta y la demanda, la optimización en el uso de la flota y la reducción de los costos de operación.
- Prever la construcción de infraestructuras de transporte complementarias, tales como paraderos, terminales de integración, talleres y parqueaderos.
- Facilitar el redireccionamiento de flujos de demanda hacia los nuevos centros de comercio y servicios, tomando como marco de referencia las nuevas centralidades articuladas por el Sistema Integrado de Transporte Masivo, para consolidar la estrategia de movilidad intraurbana y la accesibilidad al sistema con criterios de equidad.
- Evaluar la factibilidad de incorporación al sistema de un componente novedoso como es el modo acuático, en razón de que existen los cuerpos de agua disponibles en la ciudad.

0.5 FORMULACIÓN DE VARIABLES.

Variable	Indicadores	Fuente
TRANSPORTE URBANO	<ul style="list-style-type: none">◆ Modalidad (público).	<ul style="list-style-type: none">◆ DATT.◆ Cartagena como vamos.◆ Cooperativas locales.◆ Ministerio de transporte.
GENERACIÓN DE EMPLEO	<ul style="list-style-type: none">◆ Formal.◆ Informal.	<ul style="list-style-type: none">◆ Oficina de registro, DANE.◆ Empresas◆ Comercio informales

0.6. DISEÑO METODOLOGICO

0.6.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN En el presente investigación se realizará un estudio Analítico – Descriptivo, puesto que su finalidad es obtener información adicional sobre los fenómenos ó problemas de interés, el carácter descriptivo presenta la posibilidad de mostrar en sus diferentes señales un problema o fenómeno.

0.6.2. POBLACIÓN Y MUESTRA. La población objeto de nuestro estudio comprende los establecimientos de comercio formal e informal que se encuentran alrededor de la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo – TRANSCARIBE. Para la selección de la muestra utilizaremos un muestreo aleatorio estratificado, en el que se divide la población de N individuos, en k subpoblaciones o estratos, atendiendo a criterios que puedan ser importantes en el estudio, de tamaños respectivos N_1, \dots, N_k , y realizando en cada una de estas subpoblaciones muestreos aleatorios simples de tamaño n_i . $i = 1, \dots, k$

0.6.3. DISEÑO DE MUESTREO. En la presente investigación, la población objeto de estudio son los establecimientos de negocio formal e informal, en donde alrededor de la construcción del sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE, se cuenta con 1066 establecimientos comerciales, entre los tramo I y II, ya sea de modalidad formal e informal. Para el desarrollo de este proyecto se trabajará con la siguiente ficha técnica:

Comercio Formal	
N	388
P	0,9
Q	0,1
Z	1,96
E	0,05
N-1	387
n	102

Comercio Informal	
N	678
p	0,9
q	0,1
Z	1,96
E	0,05
N-1	677
n	115

0.6.4. RECOLECCION Y FUENTES DE INFORMACION. Se han seleccionado todos los que por su manejo aportan mecanismos operacionales para obtener información. Como técnicas tenemos consultas bibliográficas, entrevistas, observaciones directas, sondeos de opiniones a unidades de investigaciones. Además instrumentos como encuestas y cuestionarios.

Fuentes primarias: la obtención de información directa será a partir de la colaboración de los directivos de las cooperativas, los dueños de los establecimientos implicados en los tramos I Y II de la construcción del Sistema Integrado de Transporte masivo – Transcaribe y comerciantes informales de la misma zona.

Fuentes secundarias: para este tema de investigación, se obtiene fuente secundaria principalmente son apoyados en publicaciones de prensa, información suministrada por la Federación Nacional de Comerciantes- FENALCO, documentos escritos publicados en la Web y proyectos de investigación ya realizados.

Técnicas de recolección de información Para este análisis se nombrara las siguientes técnicas para la recolección de datos necesarios para desarrollar la evaluación en proceso.

Cuestionario estructurado: Se realizara de forma aleatoria a un grupo de comerciantes que se encuentren involucrados en los tramos I y II. Cabe resaltar que para el tramo I, la encuesta fue desarrollada en el año 2006 por FENALCO, por lo cual nos soportamos en el formato manejado por esta entidad. Sin embargo para mayor confiabilidad, a los comerciantes del tramo I se les llegará con una nueva encuesta de los cambios que finalmente atendió el sector con respecto a la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo – TRANSCARIBE.

Entrevistas: se aplicará a diferentes directivos de las Cooperativas de Transporte Urbano de la Ciudad de Cartagena. Dentro de los cuales podemos mencionar COOTRANSURB, PEMAPE, COOINTRACAR, entre otros.

Por otro lado se realizara un sondeo aleatoriamente a clientes de los establecimientos comerciales, de tal manera que se pueda observar la percepción de cada uno con respecto a la construcción del TRANSCARIBE.

Análisis de documentos: Se tienen en cuenta fichas bibliográfica publicadas por Banco De La República, DANE, Cartagena Como Vamos, Alcaldía de Cartagena, FENALCO y Cámara de Comercio y publicaciones de prensa Local, tales como El Universal, La Verdad, La República, Bitácora Económica y el Tiempo.

1. CALIDAD DEL EMPLEO EN CARTAGENA

La calidad del empleo implica indagar sobre aquellos aspectos resultantes de la relación del trabajo que determinan la calidad de vida que allí se deriva, teniendo en cuenta sus múltiples expresiones en el ser y hacer de una persona. El trabajo conlleva a participar socialmente en la producción y reproducción de la sociedad, conseguir un ingreso que envuelve un valor social y proporciona un fundamento de la escogencia y la libertad para ser y actuar, constituye un espacio para la construcción de identidad y sentido de pertenencia, la posibilidad de un reconocimiento y satisfacción social, entre otros aspectos.

Partiendo del enfoque de las capacidades, la calidad del empleo se traduce en todas las dimensiones relacionadas con el trabajo de las personas, que posibilitan ampliar sus opciones de vida y obtener mayores grados de libertad. Es decir, tales dimensiones permiten incrementar las combinaciones de estados o cosas que una persona puede lograr y entre las cuales puede elegir una colección, lo que conlleva a que la calidad no sólo se enfoque en la utilidad que proporcionan los bienes, sino también en el alcance de logros y la capacidad de los individuos para decidir y optar por una vida mejor. Por lo tanto, un buen empleo será aquel cuyos funcionamientos configuran el desarrollo de mejores capacidades para ser y hacer y para lograr lo anteriormente mencionado.

Lo anterior involucra que la calidad del empleo tenga en sí misma posee un carácter multidimensional que demanda no sólo definir sus dimensiones más importantes, sino lograr un ordenamiento adecuado. Hay que anotar que a su vez cada dimensión son las que aportan funcionamientos que incrementan las capacidades en términos de desempeño, relación, valoración y campos de opciones y libertades.

Algunos modelos han sido realizados, como el de la Fundación Europea para el Mejoramiento de las Condiciones de Vida y de Trabajo, que sugiere la promoción de la calidad del trabajo y el empleo a través de la definición de cuatro grandes componentes: asegurar la estabilidad y la seguridad en el empleo; mantener y promover la salud y el bienestar de los trabajadores; desarrollar las destrezas y competencias; y, reconciliar la vida laboral y no laboral. Por su parte, existen dimensiones fundamentales de la calidad del empleo que se encuentran consignadas en las convenciones específicas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y que constituyen Derechos Humanos en el trabajo.³²

1.1 DIMENSIONES DE LA CALIDAD DEL EMPLEO.

Con base en la información suministrada por la Encuesta Continua de Hogares (ECH), Javier Pineda Duque realizó un estudio de algunas dimensiones de la calidad establecidas en el modelo de la Unión Europea y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en tres ciudades del país: Pasto, Pereira y Cartagena. A continuación se hará una síntesis de los resultados concernientes de Cartagena.

1.1.1 Ingreso.

El ingreso que un empleo genera es sin duda alguna una dimensión importante gracias a que éste, como bien en sí mismo, posibilita mayores opciones para ser y hacer (capacidades), y optar por distintos estilos de vida que apuntan a una mayor calidad de vida.

³² Pineda Duque Javier (2007), *El Desarrollo: perspectivas y dimensiones. Aportes interdisciplinarios*, Universidad de los Andes, Bogotá. "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia". Pág. 3.

Consecuentemente, la determinación de un nivel mayor o menor de ingresos de acuerdo al empleo, ha sido objeto de distintas teorías que han tratado de tomar elementos explicativos como los esfuerzos, los riesgos, la rutina y demás características positivas o negativas que los distintos trabajos presentan y que permiten una mejor comprensión para así poder encontrar una hipótesis que permita encontrar la razón de la disparidad de ingresos entre los distintos empleos.

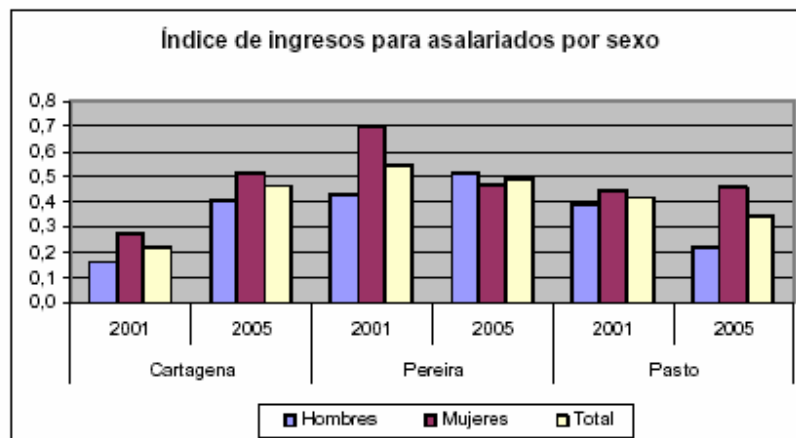
De acuerdo a la Teoría del Capital Humano, la diferencia de ingresos se explica básicamente por los distintos niveles de educación y experiencia que posea el trabajador, es decir, existe una relación directamente proporcional entre estos últimos con los ingresos, puesto que los ingresos percibidos por empleo serán mayores mientras más capacitada y experimentada esté la persona en algún área.

En el estudio, para la medición de esta dimensión, se determinó un Índice de ingreso, el cual se calcula entre cero (0) y uno (1) a partir del porcentaje de trabajadoras y trabajadores en cada categoría de la Encuesta Continua de Hogares (ECH), cuyo ingreso real por hora observado se encuentra por encima del estimado. Es decir, el índice tiende a cero en la medida en que una mayor proporción de trabajadores tengan ingresos por debajo del estimado, y tiende a uno en caso contrario.

En la Ciudad de Cartagena, en términos de la disparidad entre el ingreso observado y el ingreso estimado para cada categoría de trabajadores -de acuerdo a con la Teoría del capital humano- presenta mejorías para el período de estudio (2001-2005), debido a que el índice alcanzó niveles más altos durante este lapso.

En la categoría de asalariados se alcanza a observar una recuperación tanto para hombres como para mujeres, sobresaliendo estas últimas con un índice que sobrepasa el 0.5, indicando que más de la mitad de las mujeres encuestadas están recibiendo un salario cada vez más coherente con el nivel, años promedio de educación y con la experiencia adquirida (Gráfica 4).

Gráfica 4. Índice de ingresos para asalariados por sexo

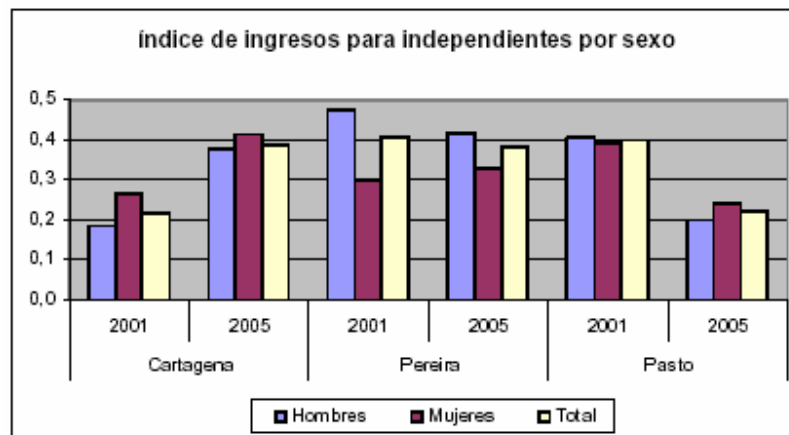


Fuente: Pineda, J. (2007), "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia".

A su vez, en lo que respecta a los trabajadores y trabajadoras independientes cartageneros también se exhibe una situación alentadora, sin embargo, tal recuperación ni siquiera alcanza al 0.5, es decir, que menos de la mitad de ellos obtiene un ingreso acorde a su capital humano.³³

³³ *Ibíd.* Pág. 9-12.

Gráfica 5. Índice de ingresos para independientes por sexo



Fuente: Pineda, J. (2007), "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia".

1.1.2 Jornada laboral.

Esta dimensión se refiere específicamente a las horas reglamentarias trabajadas por persona, las cuales influyen en aspectos de la calidad de vida como la salud física, debido a que el tiempo que se dedica a las labores remuneradas condiciona el tiempo libre que tienen para dedicarse a otras actividades como el ocio y el esparcimiento con su familia y amigos, y particularmente en el caso de las mujeres, las actividades reproductivas y el cuidado de los niños.

Según la normatividad laboral de Colombia, el máximo permitido de jornada laboral son 48 horas, las cuales pueden distribuirse en distintos horarios de acuerdo a lo que se pacte en el contrato. Por tanto, para efecto de la medición de esta dimensión de la calidad del trabajo se estableció un índice que toma como referente la jornada de 44 horas, que es la jornada laboral predominante de las empresas del sector privado, y a partir de la cual un número mayor de horas se considera negativo; un número menor de horas es indiferente. Así, si todos los trabajadores de una categoría se encuentran con jornadas iguales o inferiores a 44 horas, su valoración sería del 100%, que en términos del índice correspondería

a un valor de uno (1). Este índice disminuye conforme el promedio de horas incrementa hasta un tope de referencia de 60 horas a la semana. Es decir, si una categoría de trabajadores trabaja en promedio 60 horas a la semana su puntaje será de cero (0), o de 0.5 si trabajan 54 horas a la semana.

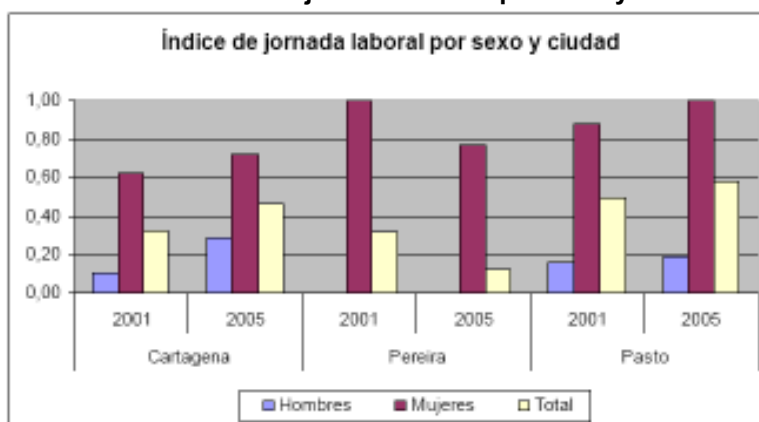
Efectivamente, en Cartagena durante el periodo de estudio la jornada laboral decreció tanto para hombres como para mujeres, obteniendo una leve mejoría en el indicador, que para el 2006 se encuentra por encima del 0.6. Igualmente hay que anotar que las mujeres obtuvieron mejores resultados por la vinculación a jornadas de medio tiempo y fines de semana y también por la no consideración por parte de la Encuesta Continua de Hogares del trabajo no remunerado, en el caso del doméstico (Gráfica 6).³⁴

1.1.2 Estabilidad laboral.

La forma de contratación y vinculación laboral se ha afectado principalmente por el papel de las empresas que hoy en día desempeñan, quienes están enfocadas a incrementar su competitividad (más no en productividad), especialmente en los mercados internacionales, junto con una base endeble e insegura de los y las trabajadoras, generando problemas económicos en los mercados a un mediano y largo plazo, a causa de la poca motivación para la capacitación, calificación laboral de los trabajadores en sus sitios de trabajo y la productividad general de las empresas.

³⁴ Ibid. Pág. 15-16.

Gráfica 6. Índice de jornada laboral por sexo y ciudad



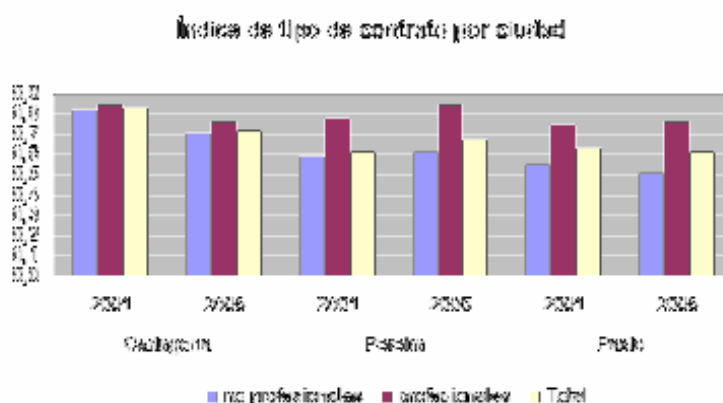
Fuente: Pineda, J. (2007), "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia".

Teniendo en cuenta el tipo de contrato que se constituye en las relaciones de trabajo así se cuantifica la estabilidad laboral; de acuerdo con lo que arroja las encuestas continuas de hogares (ECH) en la clasificación de dichos contratos indefinidos (permanentes) y fijos (temporales). Aunque esta clasificación no indica una percepción de mala calidad por tener un contrato temporal o por el contrario una buena calidad con relación a un contrato permanente, ya que en ocasiones se presenta un individuo que posee un empleo temporal que es bien remunerado, bajo una cobertura de seguridad social que brinda un estado de confianza.

Por consiguiente en Cartagena al igual que las demás ciudades del país el tema de la inestabilidad es un caso que ha venido acrecentándose, puesto que para una persona en busca de un empleo, la temporalidad de un contrato refleja un grado de incertidumbre, por lo que es un indicador representativo a la inestabilidad e inseguridad en el empleo, referente a las preferencias a favor de las empresas y el dinamismo de las nuevas formas de vinculación laboral.

Hoy en día las exigencias de las empresas en el caso del sector Industria en la ciudad de Cartagena en la vinculación de personal se encuentra enfocada en la planeación estratégica al seleccionar personal con base a los conocimientos técnicos y la habilidad para aprender, motivando a los trabajadores a desarrollar destrezas y competencias multifuncionales; en el caso de no ser candidato apto a las condiciones requeridas esto generaría futuras inestabilidades laborales en el personal. Por tanto el trabajador es considerado fuente de ideas, que mediante el estímulo como capacitaciones en pos de mejoramiento y productividad a nivel personal y empresarial, se incremente vínculos o compromisos encaminados hacia el cumplimiento de los diferentes objetivos organizacionales y de los diferentes fines alcanzados estos sean recompensados por su creatividad y por encontrar nuevas formas de hacer las cosas.

Gráfica 7. Índice de tipo de contrato.



Fuente: Pineda, J. (2007), “Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia”.

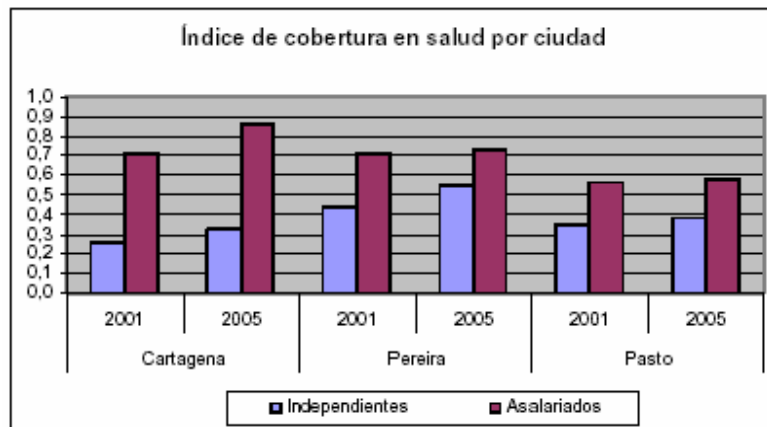
El indicador de estabilidad laboral en la ciudad de Cartagena está caracterizado por una alta presencia de contratos a término indefinido en cuanto a los profesionales donde en el periodo 2001 y 2005 se presenta un ligero deterioro del índice que la ciudad.³⁵

³⁵ *Ibíd.* Pág. 13-14.

1.1.3 Seguridad Social.

La valoración de los niveles de cobertura en salud y pensiones en la población trabajadora representa uno de los principales procesos que impulsan el desarrollo laboral a nivel empresarial. Este acoge significancia a partir de constituir un elemento clave en la protección del trabajador. Sin embargo las múltiples y nuevas formas de contratación y dinámicas del mercado laboral, dejan por fuera a porcentajes elevados de población nacional y laboral del sistema de protección. Es por ello la importancia del subsidio cruzado entre el régimen contributivo y el subsidiado, con el fin de beneficiar aquella población excluida en términos de seguridad social en salud.

Gráfica 8. Índice de cobertura en salud



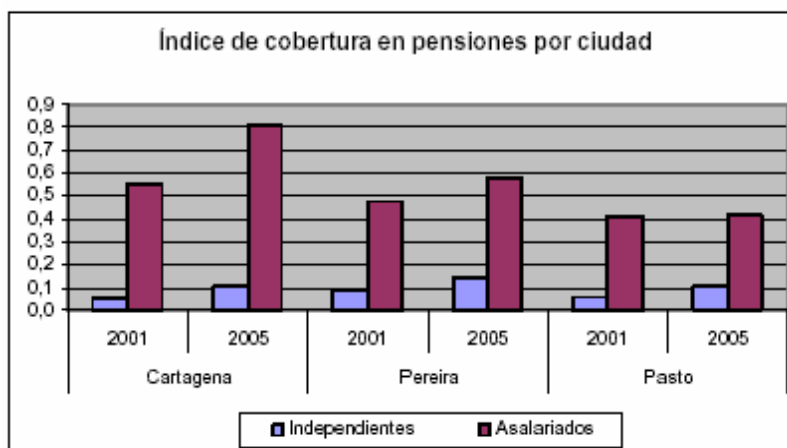
Fuente: Pineda, J. (2007), "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia".

La tabla anterior representa el amplio desarrollo de actividades de cobertura en salud efectuadas en la ciudad de Cartagena en lo que respecta al grupo poblacional en calidad de asalariados en los periodos 2001-2005, sin embargo el camino esta a medias por cubrir en salud aquella población Independiente, cuyos índices representan coberturas poco significativas, comparados con las demás ciudades en estudio.

En cuanto al Índice de Cobertura en pensiones Cartagena presentó una mejoría significativa con un 80% de los trabajadores dependientes, caso contrario en los

trabajadores independientes cuya cobertura en pensiones es prácticamente inexistente.

Gráfica 9. Índice de cobertura en pensiones



Fuente: Pineda, J. (2007), "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia".

La cobertura en salud para la ciudad de Cartagena pese a tener condiciones con amplias disparidades, entre las ciudades en estudio es la que se encuentra con indicadores más favorables, sin embargo el acceso a seguridad social es de vital importancia, que representa un derecho que deben poseer la población en general.³⁶

1.1.4 Subempleo.

El subempleo es una categoría del mercado laboral en donde la ocupación que tiene un conjunto de trabajadores es inadecuada frente a determinadas normas o a otra ocupación posible. Conforme a la Organización Internacional del Trabajo (OIT), las personas en situación de subempleo abarcan a todas las personas con empleo asalariado o con empleo independiente, trabajando o con empleo pero sin trabajar, que durante el período de referencia trabajan involuntariamente menos

³⁶ Ibid. Pág. 16-17.

de la duración normal de trabajo para la actividad correspondiente, y que buscaban o estaban disponibles para un trabajo adicional.

En términos de desarrollo humano, el subempleo significa que una persona no pueda colocar sus funcionamientos relacionados con el trabajo a disposición del desarrollo de sus capacidades. Por tanto, el subempleo limita las capacidades del individuo partiendo de que sus formas de hacer y ser no logran desarrollarse de forma plena. Existen tres dimensiones del subempleo.

El empleo con insuficiencia de horas,

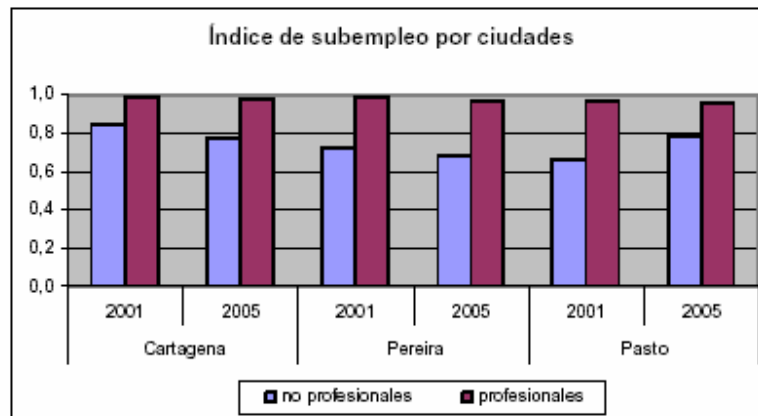
El inadecuado por competencias.

El inadecuado por ingresos

De acuerdo al estudio de Javier Pineda, esta variable se considera en su cambio porcentual general, es decir, se toma el agregado de las tres dimensiones anteriormente mencionadas. Debe tenerse en cuenta que este último tipo de subempleo es el que mayor peso presenta en el subempleo total y, aunque podría reflejarse en el cambio de los ingresos reales, aquí capta el grado de insatisfacción con los ingresos. La valoración del subempleo estará dada por uno (1) menos la tasa de subempleo. Así, si el subempleo alcanza un nivel del 25%, el índice será igual a 0,75.

Para el caso de Cartagena los cambios en el subempleo durante el período se concentran en los trabajadores no profesionales, puesto que las cifras para lo profesionales se mantuvieron estables (gráfica 10).³⁷

Gráfica 10. Índice de subempleo



Fuente: Pineda, J. (2007), "Calidad del empleo: comparaciones locales para Colombia".

³⁷ *Ibíd.* Pág. 18.

2. CARACTERISTICAS DEL EMPLEO AL MOMENTO DE LA EJECUCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) -TRANSCARIBE

2.1 DESCRIPCIÓN DE LOS AGENTES DEL SISTEMA

En el momento de la ejecución del Sistema Integrado de Transporte Masivo Transcaribe, entran la figura de tres agentes quienes son los encargados de las distintas operaciones necesarias para el funcionamiento del mismo.

Entonces, encontramos al ente gestor: Transcaribe S.A., quien es una sociedad por Acciones entre Entidades Públicas del Orden Distrital, cuya función es la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalan las normas, las autoridades competentes y los estatutos.

Por otro lado, de acuerdo a las características del proyecto le corresponde al sector privado suministrar y operar los buses a través de concesión - tomando la figura de "Operador"- en el caso del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe serían dos empresas que manejarían el transporte masivo, lo que implica que de las once empresas que actualmente prestan el servicio de transporte colectivo se agrupen en dos, para que ninguna quede por fuera al momento de la ejecución³⁸.

Asimismo, tenemos el ente recaudador -una empresa del sector privado- que se enfoca en todos los controles efectivos y ordenados con el fin de sistematizar los

medios de pago con los cuales los usuarios tendrán acceso al sistema. De esta forma se genera un cambio trascendental en la estructura empresarial del transporte urbano en la ciudad combinando lo público con lo privado.

2.2 NIVEL DE CARGOS DE LOS AGENTES

2.2.1 Estructura Organizacional del Ente Gestor. De acuerdo a la información suministrada por Transcribe S.A, actualmente, dentro de esta organización se está generando 53 empleos directos de los cuales 30 corresponden al staff, quienes son los que son especialistas funcionales y asesores de la Gerencia:

- Asesor financiero (1)
- Asesor de comunicación y publicidad (2)
- Asesor en contratación (1)
- Asesor de planeación e infraestructura (12)
- Asesor de plan reasentamiento (11)
- Asesor jurídico (2)
- Asesor de control interno (1).

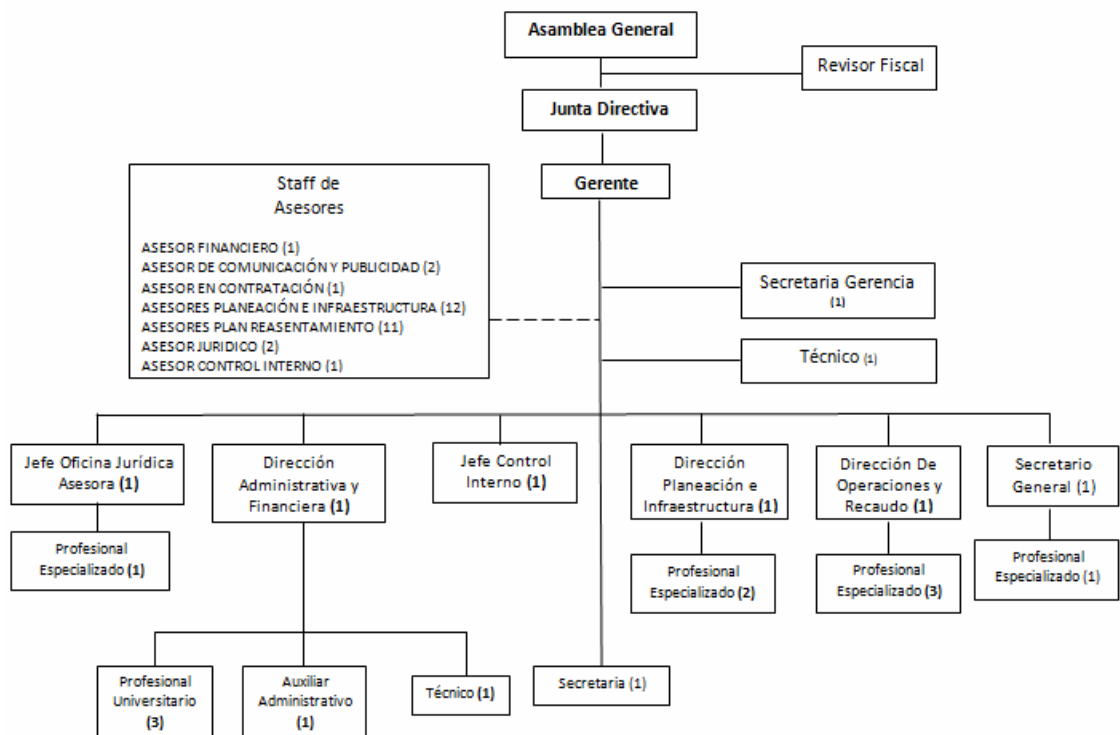
Los 23 restantes hacen referencia a:

- Gerente
- Secretaria general
- Técnico
- Jefe Oficina Jurídica
- Dirección Administrativa y financiera
- Jefe de control interno

³⁸ ENTREVISTA, José Alfaro, Jefe de Operación, Sistema Integrado De Transporte Masivo –

- Dirección planeación e infraestructura
- Dirección de operaciones y recaudo
- Secretario general
- Profesional especializado (7)
- Entre otros.

Gráfico 11. Organigrama actual de Transcribe S.A



Fuente: Los autores con base a la información suministrada por Transcribe S.A

La organización con la que cuenta el Ente Gestor, es una organización lineal-staff, que es un tipo mixto e híbrido de organización, que cuenta con órganos o unidades de línea que son aquellas posiciones que se concentran en alcanzar los objetivos principales de la empresa y con asesoría (staff) quienes se encargan de servicios especializados y de consultoría. De esta forma los asesores los órganos

staff asesoran a los órganos de línea mediante la especialización técnica³⁹. Igualmente, se observa que no es una estructura plana y que tiene los tres niveles organizacionales (institucional, intermedio y operacional) con sus respectivas cadenas de mando.

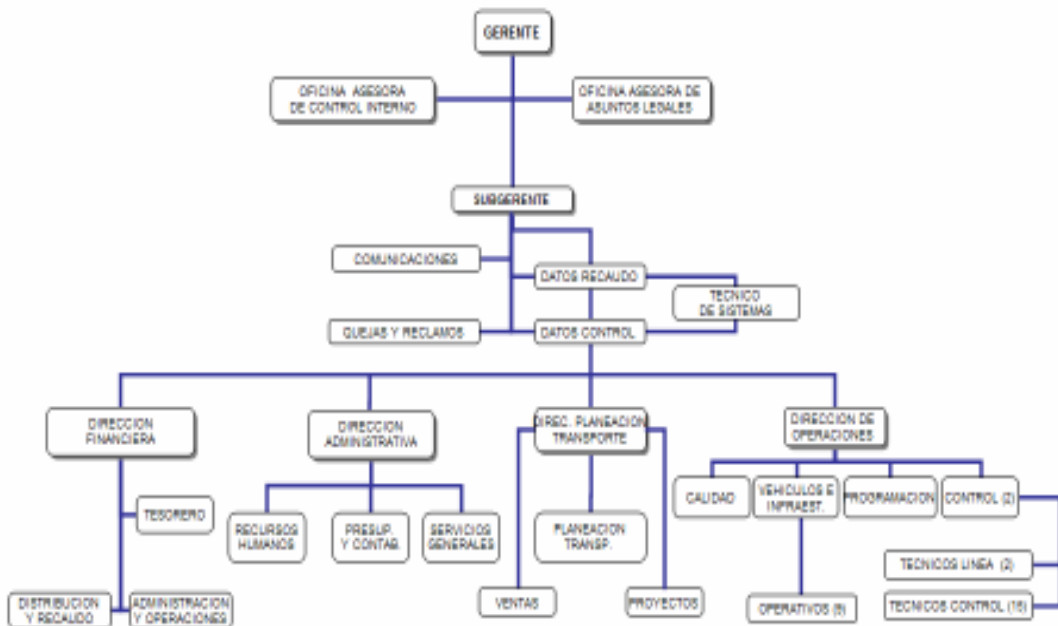
Hay que anotar que el tamaño de esta estructura organizacional irá creciendo dependiendo de las necesidades del Ente Gestor y de lo que se esté llevando a cabo, debido a que el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe apenas está ejecutando sus obras de construcción y “cuando ya empiece a implementarse el sistema se crearan 81 empleos adicionales”⁴⁰. Por lo tanto, como el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe está inspirado en proyectos de transporte masivo que ya se han ejecutado en otras ciudades del mundo, y de nuestro país como Bogotá, con el Sistema Integrado de Transporte Masivo – (SITM) Transmilenio.

Por consiguiente, paralelamente a partir de la organización de este último apuntaremos a la estructura organizacional que tendría el Ente Gestor - Transcaribe S.A- ya que de acuerdo a las declaraciones de José Alfaro, jefe de operaciones de la misma, expuso que la estructura organizacional que se utilizará en el SITM” Sistema Integrado Masivo” Transcaribe S.A tendrá una estructura similar a la de Transmilenio S.A. (escogido como patrón), pero adaptada a las características de la ciudad de Cartagena que se vayan observando con el transcurso del tiempo del desarrollo de la obras. (Gráfica 12)

³⁹ CHIAVENATO, Idalberto. Administración: Teoría, proceso, práctica. Ed. Mc Graw Hill. Pág 225.

⁴⁰ Óp.cit

Gráfica 12. Organigrama de Transmilenio S.A



Fuente: Tomado del sitio web del Tránsito de Bogotá,
www.transitobogota.gov.co/organigrama.asp

A continuación se muestra las funciones que La Junta Directiva, en ejercicio de sus facultades legales y estatutarias, le asignó a cada dependencia en concordancia con el Acuerdo 2 de 2005 de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.:

- a) JUNTA DIRECTIVA La Junta Directiva cumplirá las funciones establecidas en los estatutos de la Sociedad.
- b) GERENCIA GENERAL La Gerencia General tendrá las siguientes funciones:
 - Ejecutar los acuerdos y decisiones de la Asamblea General y de la Junta Directiva y hacerlos cumplir.
 - Citar a la Junta Directiva cuando lo considere necesario o conveniente y mantenerla informada del desempeño general de la empresa.

- Someter a consideración de la Junta Directiva los balances de prueba y los demás estados financieros destinados a la administración, proponerle el presupuesto de gastos de funcionamiento e inversión de la sociedad para cada vigencia y suministrarle los informes que ella le solicite en relación con la Sociedad y con sus actividades.
 - Presentar a la Asamblea General de Accionistas el informe sobre gestión y resultados de la empresa y las recomendaciones correspondientes.
 - Formular las políticas de personal y decidir sobre las situaciones administrativas del personal de la entidad, efectuar los nombramientos y fijar la remuneración y funciones de los empleados públicos de TRANSMILENIO S.A. de acuerdo a las autorizaciones de la Junta Directiva y las normas vigentes sobre la materia.
 - Suscribir los contratos de los Trabajadores Oficiales de TRANSMILENIO S.A. y fijar la remuneración y funciones de acuerdo a las autorizaciones de la Junta Directiva y las normas vigentes sobre la materia.
 - Representar a la Sociedad legal, judicial o extrajudicialmente.
 - Proponer, desarrollar y comunicar los planes y programas de desarrollo estratégico del sistema de transporte masivo a cargo de la empresa.
 - Proponer ante las entidades competentes las tarifas del servicio de transporte masivo en autobús, de acuerdo con las políticas fijadas por la Junta Directiva.
 - Las demás que le sean delegadas por la Asamblea General, la Junta Directiva o le sean conferidas en los estatutos o la ley.
- *Oficina Asesora De Control Interno.* La Oficina Asesora de Control Interno tendrá las siguientes funciones:
- Planear, dirigir y organizar la verificación y evaluación del Sistema de Control Interno;
 - Verificar que el Sistema de Control Interno esté formalmente establecido dentro de la sociedad y que su ejercicio sea intrínseco al desarrollo de las

funciones de todos los cargos y, en particular, de aquellos que tengan responsabilidad de mando;

- Verificar que los controles definidos para los procesos y actividades de la organización, se cumplan por los responsables de su ejecución y en especial, que las áreas o empleados encargados de la aplicación del régimen disciplinario ejerzan adecuadamente esta función;
- Verificar que los controles asociados con todas y cada una de las actividades de la organización, estén adecuadamente definidos, sean apropiados y se mejoren permanentemente, de acuerdo con la evolución de la entidad;
- Velar por el cumplimiento de las leyes, normas, políticas, procedimientos, planes, programas, proyectos y metas de la sociedad y recomendar los ajustes necesarios;
- Servir de apoyo a los directivos en el proceso de toma de decisiones, a fin que se obtengan los resultados esperados;
- Verificar los procesos relacionados con el manejo de los recursos, bienes y los sistemas de información de la sociedad y recomendar los correctivos que sean necesarios;
- Fomentar en toda la sociedad la formación de una cultura de control que contribuya al mejoramiento continuo en el cumplimiento de la misión institucional;
- Evaluar y verificar la aplicación de los mecanismos de participación ciudadana, que en desarrollo del mandato constitucional y legal, diseñe la entidad correspondiente;
- Mantener permanentemente informados a los directivos acerca del estado del control interno dentro de la entidad, dando cuenta de las debilidades detectadas y de las fallas en su cumplimiento;
- Verificar que se implanten las medidas respectivas recomendadas

- *Oficina Asesora De Asuntos Legales.* La Oficina Asesora de Asuntos Legales tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas en materia jurídica y legal a corto, mediano y largo plazo.
- Expedir conceptos y documentos jurídicos, y coordinar los asuntos jurídicos y legales de la Sociedad, que se presenten a revisión, estudio o análisis de la Oficina de Asuntos Legales, fijando la posición jurídica de la Sociedad.
- Dirigir la recopilación de normas, jurisprudencia y doctrina relacionadas con los temas de competencia de la Sociedad, promover su difusión y velar por su actualización y cumplimiento.
- Dirigir la elaboración de las herramientas necesarias, tales como proformas, formatos, manuales o instructivos relacionados con los temas de su competencia y garantizar la agilidad y legalidad de los actos administrativos de su competencia que expida la Sociedad.
- Atender y participar en los procesos judiciales, extrajudiciales, administrativos, acciones y actuaciones en los que esté comprometida la Sociedad, que le sean asignados.
- Asesorar y conceptuar en el diseño de los pliegos de condiciones o términos de referencia de los procesos de contratación administrativa que requiera la Sociedad y habilitar jurídicamente las propuestas que sean puestas a su consideración.

- *Oficina Asesora De Comunicaciones Y Relaciones Externas.* La Oficina Asesora de Comunicaciones y Relaciones Externas tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas en materia de comunicaciones, relaciones con la comunidad y servicio al ciudadano a corto, mediano y largo plazo.

- Dirigir y coordinar la oportunidad en las respuestas del área de Servicio al Ciudadano en los términos establecidos por la Ley.
- Dirigir y coordinar los procesos de los derechos de petición, consulta, copia e información en los términos de ley, en los asuntos de su competencia, además de lo general como atención al usuario.
- Dirigir y coordinar con las dependencias el diseño, desarrollo y planeación de estrategias de Comunicación interna y externa así como de medios y programas de divulgación y promoción para difundir la misión, objetos, estrategias, programas y proyectos de la Sociedad y del Sistema.
- Diseñar e implementar estrategias de acompañamiento y capacitación a los usuarios actuales y potenciales del Sistema con la implementación de cada fase.
- Dirigir y coordinar los estudios técnicos y económicos necesarios para llevar a cabo las políticas y estrategias de comunicación de la entidad y del Sistema.

c) SUBGERENCIA GENERAL La Subgerencia General tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas de la Sociedad y del Sistema a corto mediano y largo plazo.
- Orientar las labores de las Direcciones de la Sociedad y enfocarlas hacia el logro de las metas corporativas.
- Dirigir y coordinar con las dependencias de la sociedad el diseño y ejecución de las estrategias y planes de mejoramiento preventivo y correctivo de la empresa y del Sistema de acuerdo con los lineamientos fijados por la Gerencia General y la Junta Directiva.
- Realizar las labores de Secretario General de la Sociedad.
- Coadyuvar con la Gerencia General y las Direcciones en la solución de los procesos críticos de la Sociedad.

- Dirigir, Gestionar, analizar y coordinar la planeación, el diseño, mejoramiento y desarrollo de los procesos, proyectos y alternativas relacionados con el área de Sistemas, Informática y Telecomunicaciones de la Sociedad.
- Monitorear las relaciones de la Entidad con los Operadores del Sistema.
- Ejercer las funciones de Control Interno Disciplinario de conformidad, con las normas vigentes.

- *Dirección De Planeación De Transporte* La Dirección de Planeación de Transporte tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas de la entidad y del Sistema a corto, mediano y largo plazo.
- Formular las estrategias de crecimiento del Sistema y coordinar con los diferentes entes distritales su ejecución.
- Dirigir y coordinar la elaboración de estudios sobre nuevas troncales/alimentadoras y estudios de expansión y adecuación del sistema, incluyendo otras tecnologías de transporte.
- Dirigir, coordinar y acompañar a las diferentes áreas de la entidad en el diseño de la planeación estratégica corporativa a corto, mediano y largo plazo.
- Coordinar con entes distritales las interfaces del Sistema con los otros sistemas de transporte y proponer nuevas alternativas acordes con las condiciones y la estructura del Sistema.
- Monitorear y coordinar con las diferentes entidades del Distrito la construcción de proyectos urbanísticos y de infraestructura del sistema al igual que el requerimiento y control de gastos de dichos proyectos.
- Dirigir y coordinar los procesos de formulación, organización, actualización y seguimiento del Banco de Proyectos de Inversión de la sociedad.

- Dirigir y coordinar los estudios sobre competencia, condiciones económicas, costos y demás necesarios para establecer la estructura y estrategia tarifaria del Sistema Transcaribe.
- Formular y coordinar con la Dirección Financiera los sistemas de control de administración de ingresos y análisis de flujos de efectivo al fideicomiso asociado a la operación del Sistema Transcaribe, respecto al manejo del Fondo de Contingencias, establecido en los contratos de concesión del Sistema Transcaribe.
- Coordinar con la Dirección Financiera la elaboración del anteproyecto y proyecto de presupuesto de gastos de funcionamiento e inversión de TRANSMILENIO S.A, así como en la modificación y seguimiento de la ejecución del presupuesto.

- *Dirección De Operaciones* La Dirección de Operaciones tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas de la entidad y de la programación, operación y control del Sistema a corto, mediano y largo plazo.
- Dirigir y coordinar la evaluación de desempeño de los operadores del sistema al igual que la programación del sistema.
- Dirigir y coordinar el proceso de control de la operación, efectuando las modificaciones y ajustes necesarios a este proceso para atender las situaciones y contingencias que se presenten o se puedan presentar.
- Dirigir y evaluar los procesos de aseguramiento de la calidad de la operación del Sistema y de los procedimientos y procesos internos de la empresa.
- Dirigir y coordinar los procesos de programación de operación, control de vehículos e infraestructura, distribución y control de recaudo, control de operaciones, seguridad y gestión ambiental.

- Dirigir, coordinar y establecer estrategias de administración, control y seguimiento de los contratos de concesión que le sean delegados.
- Dirigir y coordinar el desarrollo de productos, servicios y paquetes adecuados a las necesidades de los usuarios del Sistema, teniendo en cuenta las condiciones operativas, financieras, legales y demás de la Sociedad.
- Dirigir y coordinar el diseño, mecanismos y estrategias tendientes a la formulación de políticas de seguridad en el sistema.

- *Dirección Financiera.* La Dirección Financiera tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas financieros de la entidad y del pago a los operadores del Sistema a corto, mediano y largo plazo.
- Dirigir y coordinar la liquidación previa de los pagos a efectuar a los agentes del Sistema Transcaribe.
- Dirigir y coordinar las labores de Tesorería de la Sociedad.
- Definir conjuntamente con el Tesorero de la entidad la colocación de los recursos de la Sociedad conforme a los lineamientos de la Gerencia General.
- Dirigir y coordinar la evaluación del análisis de desempeño financiero sobre la solidez de los agentes del Sistema y proponer las estrategias y alternativas del caso.
- Formular y coordinar con la Dirección de Planeación los sistemas de control de administración de ingresos y análisis de flujos de efectivo al fideicomiso asociado a la operación del Sistema Transcaribe, respecto a los pagos a los agentes del Sistema.
- Coordinar y velar por el buen recaudo de los ingresos de la Sociedad.
- Dirigir y coordinar la planeación y seguimiento presupuestal de la Sociedad a partir de los informes mensuales y anuales.

- Dirigir y coordinar con las dependencias la planeación, evaluación, ejecución, seguimiento y control de la administración presupuestal, contable y de tesorería.
- Dirigir y coordinar la presentación oportuna de los estados contables y presupuestales para someterlos a consideración del Gerente General y la Junta Directiva.
- Dirigir y coordinar la expedición por parte de la Tesorería General de los certificados de ingresos y retenciones de los funcionarios de la Entidad.

- *Dirección Administrativa.* La Dirección Administrativa tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas de funcionamiento de la entidad a corto, mediano y largo plazo y proponer los mecanismos de control para su desarrollo y administración.
- Dirigir y coordinar los procesos de Gestión de Recurso Humano, Gestión de Apoyo Logístico y contratación sin formalidades plenas, conforme las políticas, estrategias, planes y programas aprobados por la Gerencia General
- Dirigir y coordinar el manejo, actualización y custodia del archivo de la contratación de la cuantía mínima sin formalidades plenas.
- Dirigir y coordinar el manejo, actualización y custodia del archivo general, correspondencia y centro de documentación de la sociedad.

- *Dirección Comercial* La Dirección Comercial tendrá las siguientes funciones:

- Asesorar y apoyar a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas comerciales de la Sociedad y del Sistema a corto mediano y largo plazo.

- Formular, proponer y presentar estrategias al Gerente General en el desarrollo de proyectos de explotación colateral que aseguren recursos para el cumplimiento de los compromisos de la entidad.
- Utilizar los estudios de demanda realizados por la Dirección de Planeación del Transporte con el fin de determinar clientes potenciales que permitan determinar la comercialización del Sistema y desarrollar productos acordes con los segmentos objetivos.
- Diseñar, desarrollar, cuantificar y presentar ante la Gerencia General el portafolio de proyectos y productos que la Sociedad puede ofrecer para negociaciones colaterales y comerciales a nivel nacional e internacional.
- Estructurar en coordinación con la Dirección Financiera los negocios que generen recursos adicionales para la Sociedad.
- Coordinar con las Direcciones Financiera, de Operaciones y Planeación de Transporte el desarrollo de las estrategias de ventas de los productos o servicios asociados al sistema de recaudo y evaluar su aplicabilidad y efectividad.

2.2.2 Estructura Organizacional de Ente Recaudador.

Los cargos del Ente de Recaudo del nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo – Transcaribe serían:

“⁴¹Gerente general, un asistente, secretaria, un gerente técnico de proyecto, un asistente del mismo, una secretaria, técnicos, director de operaciones, un jefe de sistemas, ingeniero de sistemas, una secretaria, taquilleros (90), supervisores (9), auxiliares de medios de pago (16), asistente de atención y reclamos (3), orientadores (16), director de calidad, asistente, auxiliar de procesos, director de mantenimiento, asistente, técnico de campo (3), técnico de taller (2), Secretaria, director administrativo y financiero, secretaria, jefe de personal, psicólogo, auxiliar

⁴¹ Ibid.

de personal (3), Contador, auxiliar de contabilidad (2), recepcionista, Cafetería y aseo (2), conductor (2), mensajero, almacenista, director jurídico, abogado, secretaria , van a ver más cargos generados”.

2.2.3. Estructura Organizacional del Operador del Sistema.

Hasta el momento no se ha determinado debido a que aún se encuentra en proceso los pre pliegos licitatorios para la concesión del mismo, por tanto, hasta que no se lleve a cabo dicha licitación no se puede tener una estructura determinada.

3. LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) - TRANSCARIBE COMO FUENTE DE EMPLEO EN LA CIUDAD

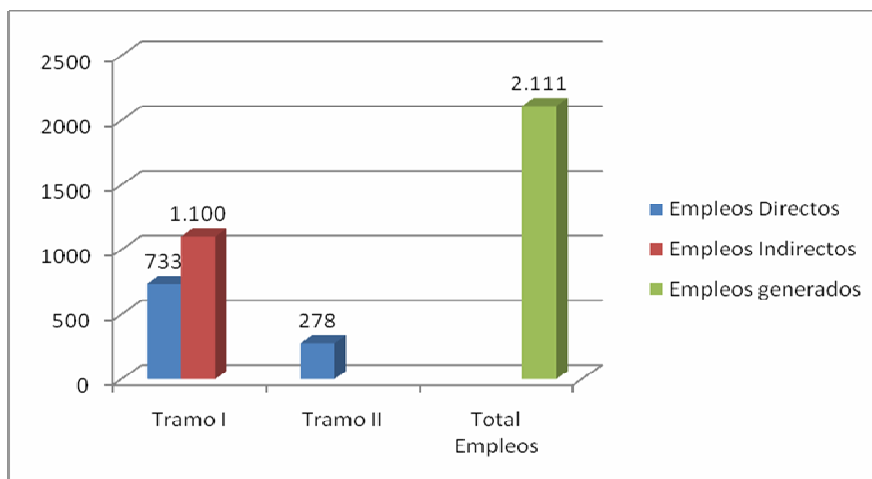
Alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo – TRANSCARIBE, se encuentran un sinnúmero de consideraciones de oportuno estudio; siendo un macroproyecto que a mediano plazo entrará en ejecución en la ciudad y que bajo las características con las que se encuentra identificado propicia escenarios de desarrollo y a la vez de inconsistencias en lo que respecta a la población que se dedica a actividades laborales afectadas por de éste. Es clara la necesidad de mejorar las condiciones de infraestructura y adelanto en tecnologías a la vanguardia en las ciudades, de tal manera que impacten positivamente en el crecimiento y desarrollo productivo en cada uno de los sectores económicos.

Mediante distintos métodos de recolección de información, tales como Documentos publicados en la Web y Entrevistas a los representantes del sector de Transporte se pudo identificar un grupo de ventajas de este proyecto. Entre las cuales podemos mencionar la necesidad de avanzar en el sentido de poder disponer de más tiempo y facilidad de movilidad de la población urbana. No obstante es importante distinguir la generación de empleo que se está generando con la construcción de este macroproyecto, alrededor de 2.111 empleos entre los tramos I y II, siendo éstos empleos directos, calificados, y no calificados. Para el tramo I correspondieron 733 empleos directos y 1.100 empleos indirectos, para un total de 1.833, y para el tramo II resultaron 278 empleos directos.⁴² (Gráfica 13).

⁴² Estudio realizado por Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM, Transcaribe, facilitado por José Alfaro – Jefe de Operaciones.

Al momento de operar este nuevo Sistema Integrado Transporte Masivo las estadísticas estipulan alrededor de 2.985 empleos adicionales en la ciudad. En lo que respecta al ente recaudador se generará alrededor de unos 178 empleos y el ente gestor, Transcribe S.A., estaría generando unos 81 empleos en total más los que ya existen, que sería un total de 2.345 empleos directos durante la operación⁴³. Dentro del proceso de la construcción de dicho macroproyecto los diferentes consorcios de la ciudad han tenido que licitar y ganar por meritos su participación. Este ha logrado ubicar a aquella población de estratos bajos en estado de desocupación, dándoles posibilidades a corto plazo de una estabilidad laboral.

Gráfica 13. Empleos directos e indirectos generados en los tramos I y II de la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcribe*.



Fuente: Los autores con base a la información suministrada por Transcribe S. A.

* Aún no hay cifras de los empleos indirectos generados en el tramo II

En cuanto a la generación de empleo conforme a la información suministrada por el Conpes 3273 del 2004, en términos generales, dice que los nuevos empleos que se generan con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) serán generados principalmente por la construcción de la infraestructura, la fabricación y

⁴³ Ibid.

ensamble de los nuevos buses y por la operación del propio Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), donde aproximadamente 146.000 empleos son por la actividad de construcción de la infraestructura, lo que el 42% corresponde a empleos directos en el sector de la construcción y el restante a empleos indirectos en los demás sectores. Además por la fabricación de las carrocerías y ensambles de los nuevos buses se generará alrededor de 1600 empleos⁴⁴(Cuadro 4). Sin embargo, en el caso del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, la fabricación de las carrocerías y ensambles de los nuevos buses no generará empleos debido a que la ciudad de Cartagena no cuenta con ninguna empresa que realice este tipo de trabajo.

Tabla 2. Generación de empleo de acuerdo al CONPES

Tipo de Empleo	Número
Empleos directos obras	61.062
Empleos indirectos obras	83.615
Empleos Industria automotriz	1.539
Total Empleos	146.216

Fuente: Departamento Nacional de Planeación con base a información de FEDESARROLLO (2000)

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe es el inicio de grandes cambios en la ciudad, pero como todo proyecto tiene consecuencias negativas, cuyo impacto es principalmente en el comercio informal y en el personal que labora como conductores de los buses en la ciudad, ya que al funcionar éste, las empresas transportadoras tendrán que prescindir del servicio de conductores. Estos son un grupo poblacional que sus fuentes de ingresos son la dependencia de familias completas y por lo general llevan años laborando en esta actividad y no encuentran otras alternativas de empleo a causa de la carencia de experiencia en otras áreas. En lo que respecta a los auxiliares de buses o comúnmente conocidos como “sparrings”, estos serán capacitados y ubicados en las diferentes áreas

⁴⁴ Ibid.

laborales que ofrecerá el Sistema Integrado de Transporte Masivo(SITM) Transcaribe. En la actualidad están siendo capacitados los conductores en el Servicio Nacional De Aprendizaje (SENA)⁴⁵.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) Transcaribe, es un gran reto para la población en general. En lo que respecta al gremio de Transportadores estos se han sometido a cambios de mejoramiento continuo de tal manera que al momento de su ejecución no se vean altamente afectados. En el caso de la Cooperativa Integral de Transporte de Cartagena – Coointracar, atienden a asesorías financieras y jurídicas, analizando el ambiente y las múltiples situaciones que se puedan presentar con este macroproyecto, de igual manera manifiestan que mantienen comunicaciones con otras transportadoras de la ciudad con las cuales comparten puntos de vistas similares cuyo fin es favorecer al trabajador de Cartagena⁴⁶.

Transcaribe identifica en su DOFA, una serie de puntos estratégicos que inciden en la población y su oportunidad de empleamiento, en cuanto a sus fortalezas determinan la baja intensidad de mano de obra en el servicio, la experiencia técnica de su recurso humano y el nivel académico de sus colaboradores, dando a conocer la potencialidad que reclutaran en su cuerpo laboral. Sin embargo las debilidades se encuentran enmarcadas en la Inestabilidad laboral, seguido del nivel de remuneración y acceso de capital de trabajo para el ente gestor. Las oportunidades identifican una política laboral y la generación de empleo formal, este contrarrestara el alto índice de empleo informal que se está generando en la ciudad, ofreciendo nuevas opciones laborales a la población, las cuales se motivaran ya que permitirá el acceso a un fondo de pensiones, seguridad social y el resto de beneficios laborales que no consideran al ser trabajadores informales. Sin embargo las amenazas son el principal problema que enmarca este proyecto

⁴⁵ Ibid.

ya que es cierto, el aumento del transporte informal, encontrado en los vehículos particulares y en el colectivo, además del mototaxismo, que en la actualidad es la opción más acertada de la población masculina desocupada en la ciudad, esto traerá mayor desempleo, y además la política salarial es considerada otra amenaza, este en la medida que permita un aumento de salarios podrá combatir el desempleo, además de una mayor productividad y crecimiento económico, a partir de que este sea sujeto a una alza los niveles de desocupación disminuirán notablemente. La política salarial en toda empresa debe considerar factores como el impacto de los salarios y prestaciones en los costos operacionales y no operacionales, el fomento de la productividad, y la incidencia de los ajustes salariales en rubros relacionados, como cesantías, pensiones y otras prestaciones⁴⁷.

En el medio de transportadores se está dando el caso de que propietarios están comprando nuevos vehículos, quieren evitar a toda costa la opción de chatarrización de los actuales y poder entrar al Transcaribe con dominio. Las empresas y cooperativas de transporte pese a todas las actividades de planeación proyectadas sienten miedo en el ambiente, debido a que van a tener que disminuir en nómina, que solo un 30% quedara laborando del total de transporte que hay en la actualidad y la inconformidad va a ser grande ya que, el cuestionamiento parte de cómo será distribuido ese 30% dada la existencia de 1500 buses en la ciudad.

En la actualidad se distinguen alianzas de Transportadores como Cartagena Express y Megatrans cuyo objetivo es alcanzar su participación en el proyecto y al licitar contar con todos los parámetros requeridos para poder ganar un sitio dentro de este. La lucha será grande debido a que pocos serán los elegidos y la

⁴⁶ ENTREVISTA, Alfonso Mendoza, Gerente, Cooperativa Integral de Cartagena - Coointracar S.A. 1 de abril de 2008

⁴⁷ Tomado del sitio web de Transcaribe S.A es.transcaribe.gov.co/oportunidades.htm

problemática vendrá luego cuando los diferentes vehículos que no ganen un lugar laboral donde serán situados y qué futuro les vendrán⁴⁸.

Otro aspecto importante en la ejecución del Transcaribe va a ser la difícil concientización de la ciudadanía al tener que pagar el valor del pasaje establecido, ya que este será obligatorio y en la actualidad los constantes problemas que enfrentan los conductores es al pedir completa la cancelación del pasaje estipulado. Este caso es frecuente en el personal de estratos 1 y 2, esta parte poblacional no puede pagar pasajes completos ya que la remuneración es poca.

En el caso de Metrocar S.A. la problemática será a partir de que esta empresa transportadora no es suministradora ni administradora de ruta a diferencia de las otras, estos tienen rutas adjudicadas y para afianzarse en sus operaciones renovaron 100% el parque automotor. El cuerpo laboral ha recibido aumentos en sus salarios sobre todo en el caso de los conductores como incentivo para su permanencia, ya que existe amplia competencia desleal y les generado problemas de constante emigración de un buen número de conductores. El concepto que le dan al Transcaribe es que generará mayores ingresos a los que trabajan bajo la modalidad de mototaxismo y taxi colectivo, debido a la visión que identifica al cartagenero, lo cual es la pereza al momento de acceder a algún tipo de transporte urbano, esta renovación de cultura costeña solo afianzara el uso de transporte que pueda acceder desde la puerta de los hogares de los ciudadanos, además de que en otras ciudades el acople ha sido más fácil ya que las distancias son más amplias.

Sin embargo las expectativas que mantienen es que este sistema Integrado los tenga en cuenta, como las múltiples manifestaciones que ha dado el gobierno de que el sector de transporte serán quienes entrarán a trabajar en este proyecto. Los

⁴⁸ ENTREVISTA, Alfonso Mendoza, Gerente, Cooperativa Integral de Transporte de Cartagena – Coointracar. 1 de abril de 2008

contratiempos de la construcción de este proyecto no han dejado más que amoldarse y reducir la frecuencia debido a los múltiples trancones, y es imposible elaborar un plan de acción debido a la carencia de malla vial, lo que impide cualquier tipo de estrategias y solo ha obligado a disminuir dichas frecuencias⁴⁹.

Por otro lado Cootransurb. S.A., en la medida de la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe han estado trabajando paralelamente, en lo que se refiere a capacitaciones e identificando cada uno de los parámetros necesarios al momento de licitar en Transcaribe. En lo que se refiere a su funcionamiento actualmente ha tenido que modificar rutas de la Avenida Pedro de Heredia , como las de Pozón y Calamares, debido a que el flujo de usuarios cada vez es menor, motivándolos a realizar planes de acción como en el caso de la Semana Santa haciendo un pico y placa dividiendo el parque automotor por grupos para laborar y cediéndole a cada uno un día de descanso, de tal manera que previniera posibles pérdidas en los vehículos, además que se tuvo que disminuir el tiquete en un 60% al momento de entrega.

Consideran el Transcaribe como el progreso más preciso en cuestiones de movilidad para la ciudad, teniendo en cuenta que el Transporte es un caos, y pocas son las empresas que le ponen el empeño para prestar un buen servicio. El Transcaribe ha impulsado a esta cooperativa el tener que fortalecer en el aspecto salarial, en el caso de que se dio un aumento al cuerpo operativo, debido a que era insuficiente por los trancones y los desvíos, lo que traía problemas con los despachadores al no cubrir el tiempo que se le asigna, entonces se tuvo que implementar estrategias de reubicación de los relojes, kilometraje nuevamente y evitar inconvenientes como accidentes y llegada oportuna de los usuarios a sus destinos⁵⁰.

⁴⁹ ENTREVISTA Sandy Haydar, Gerente, Metrocar S.A. 3 de abril de 2008

⁵⁰ ENTREVISTA Wilmer Mosquera, Gerente Cooperativa de Transporte Urbano – Cootransurb S.A. Cartagena, ,02 de Abril de 2008.

Cuadro 1. Síntesis de ventajas y desventajas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe como fuente de empleo

Ventajas	Desventajas
Generación de empleo: Tramo I: 733 Empleos Directos. 1100 Empleos Indirectos. Tramo II: 278 Empleos Directos.	Transportadores cancelar el servicio de los auxiliares de conductores y optar por implementar el sensor o caja única en los vehículos. Incremento de comercio Informal en las vías de construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo, TRANSCARIBE.
Participación de los consorcios en la construcción por medio de Licitaciones	Durante la construcción del Primer Tramo hubo presencia de mano de obra de afuera, es por ello las exigencias de emplear para el segundo tramo personal local.
Cooperativas y Transportadoras de la ciudad atienden asesorías financieras, jurídicas, comerciales, etc, de tal manera estar acordes a las exigencias de TRANSCARIBE, al momento de licitar y poder ganar un lugar en el proyecto	Cooperativas y transportadoras tendrán que prescindir de personal laboral, en calidad de la baja participación que se logrará dentro del Proyecto, el cual es un 30% del total de las empresas actualmente funcionando.
Baja Intensidad de Mano de Obra	Inestabilidad Laboral.
Política Laboral y Generación de empleo formal	Política Salarial con nivel de remuneración baja.
Nuevos Vehículos para operar y mejorar el servicio de Transporte Urbano en la Ciudad.	Proceso de chatarrización de los vehículos actuales que para el 2010 serán identificados como antiguos y no aptos para el proyecto, que reducirá el número de empleos para los conductores en la ciudad.
Innovación en lo que respecta al Sistema Prepago al cancelar los pasajes.	A la presente la población de estratos 1 y 2 no pueden pagar pasajes completos debido a la baja remuneración laboral con la que cuentan.
Renovación del Parque Automotor de Empresas Transportadoras y Cooperativas.	Empresas Transportadoras y Cooperativas han tenido que reducir la frecuencia de los vehículos y amoldarse a los múltiples trancones, y a la carencia de malla vial en la ciudad no se puede ejecutar planes de acción en pro de contrarrestar las pérdidas. Además de reubicación de los relojes, y kilometraje nuevamente para evitar inconvenientes como accidentes.

Fuente: Los autores

4. PERCEPCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS FORMALES Y NO FORMALES ALREDEDOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO TRANSCARIBE

4.1. PERCEPCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS FORMALES

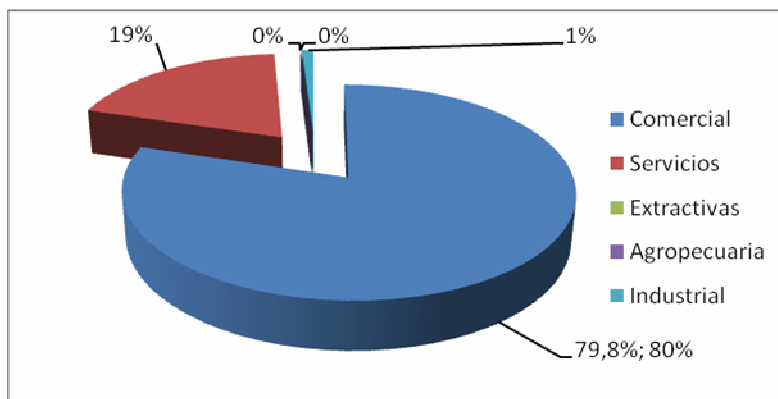
4.1.1 Características de los establecimientos formales alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -Transcaribe

4.1.1.1 Actividad económica, tamaño y número de empleados. Dentro de los establecimientos de negocio formal que se encuentran localizados en la zona de construcción correspondiente a los Tramos I (Avenida Venezuela) y II (Bomba del Amparo – Los Cuatro vientos) del nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, estimamos que las actividades económicas que actualmente éstos llevan a cabo están concentradas en un 99% entre la comercial y la de servicios, teniendo 80 puntos porcentuales la primera y 19 la segunda respectivamente; sólo un muy escaso 1% tiene como actividad económica la industrial, lo que a simple vista nos revela que dentro de la zona de influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe existe un gran bloque de empresas del sector comercial (comerciantes) y de servicios de la ciudad de Cartagena (Gráfica 14).

A la par, de este número de establecimientos formales de negocio, en concordancia al tamaño, encontramos que el mayor porcentaje de éstos son microempresas (93.3%); y un 7.3% está repartido entre la pequeña y la mediana

empresa, debido en parte a que la gran mayoría de las empresas no cuenta con el capital y con el número de empleados requeridos (Gráfica 16).

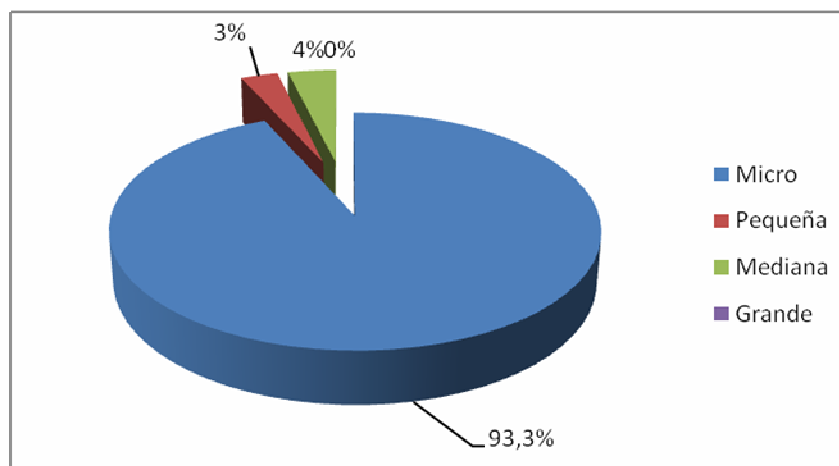
Gráfica 14. Actividad económica de los establecimientos de negocio formal



Fuente: Los autores

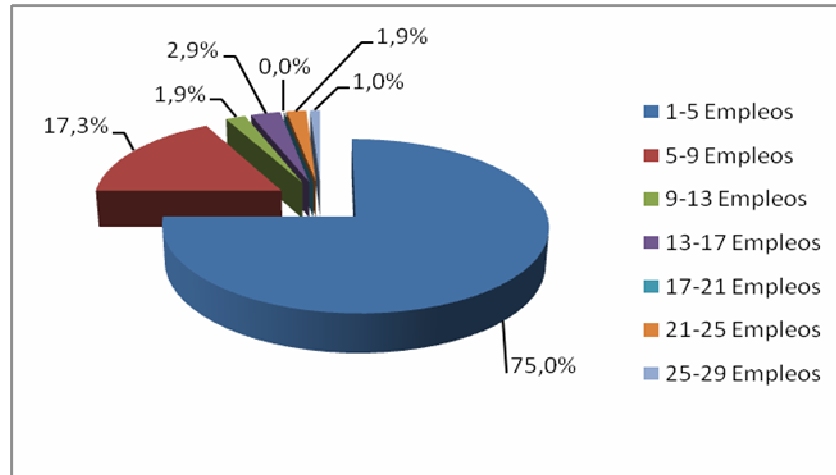
Se puede afirmar igualmente que el 75% de estos establecimientos de negocio formal genera entre 1 y menos de 5 empleos directos, seguido de un 17.3% que genera entre 5 y menos de 9 y un 2.9% que genera entre 9 y menos de 13 proporcionalmente, lo que en términos generales se traduce en un promedio de 4.06 empleos directos por establecimiento (Gráfica 16)

Gráfica 15. Tamaño de los establecimientos de negocio formal



Fuente: Los autores

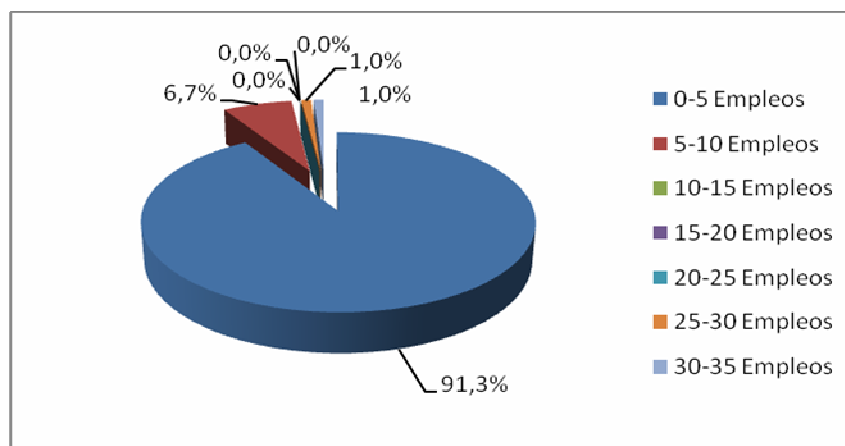
Gráfica 16. Empleos directos generados por los establecimientos de negocio formal



Fuente: Los autores

El 91.3% de los establecimientos de comercio formal, paralelamente, genera entre 0 y menos de 5 empleos indirectos, seguido de un 6.7% que genera entre 5 y 10, lo que en términos de promedio significa 1.22 empleos indirectos por cada establecimiento

Gráfica 17. Empleos indirectos generados por los establecimientos de negocio formal

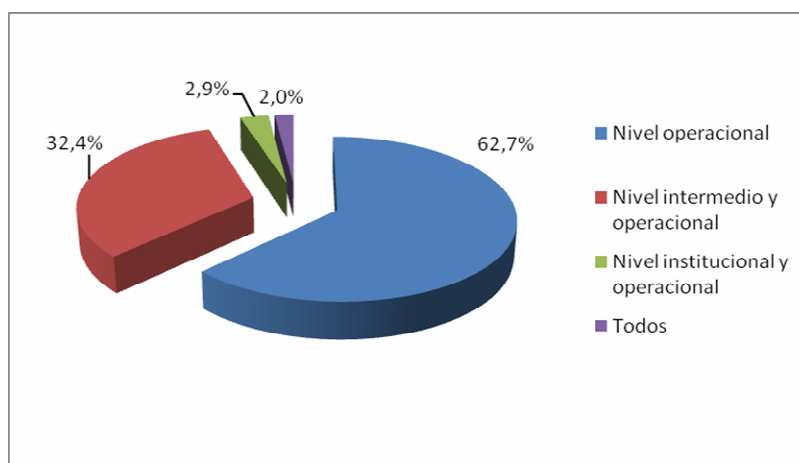


Fuente: Los autores

4.1.1.2 Estructura organizacional. En la estructura organizacional de cada una de estas empresas, en su gran mayoría cuentan con pocos niveles organizacionales, a razón de que un importante 62.7%, tiene solamente dentro de su estructura el nivel operacional; un 32.4% el nivel intermedio y operacional y sólo un pequeño 2% cuenta con los tres niveles organizacionales correspondientes.

Por ende, efectivamente el nivel y número de cargos de estos establecimientos de negocio formal están concentrados en el nivel operacional, en un 71.5%; y en un orden de 3.5% y 25% localizados en el nivel institucional e intermedio proporcionalmente.

Gráfica 18. Estructura organizacional

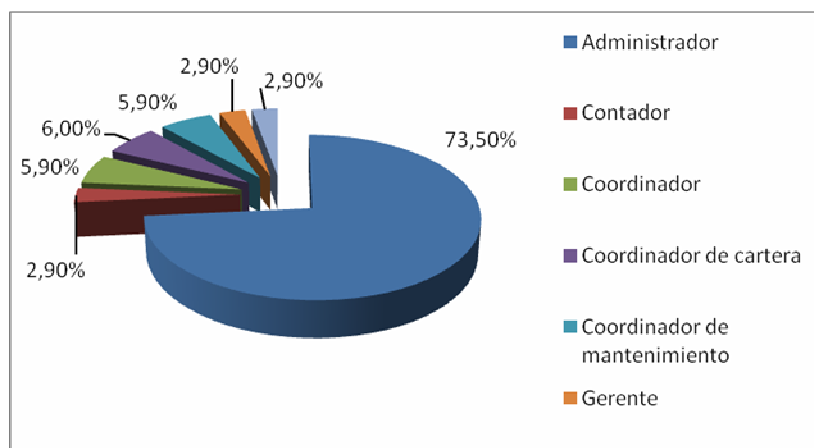


Fuente: Los autores

Del mismo modo, dentro de los niveles organizacionales los nombres que se utilizan para designar los cargos, en el nivel institucional (alta gerencia) el 100% de las empresas encuestadas aplican el nombre de Gerente. Seguidamente, dentro del nivel intermedio se concretan de manera indistinta los siguientes nombres: Administrador (73.5%), Contador (2.9%), Coordinador (5.9%),

Coordinador de cartera (6%), Coordinador de Mantenimiento (5.9%), Gerente (2.9%) y Jefe de almacén (2.9%) (Gráfica 19).

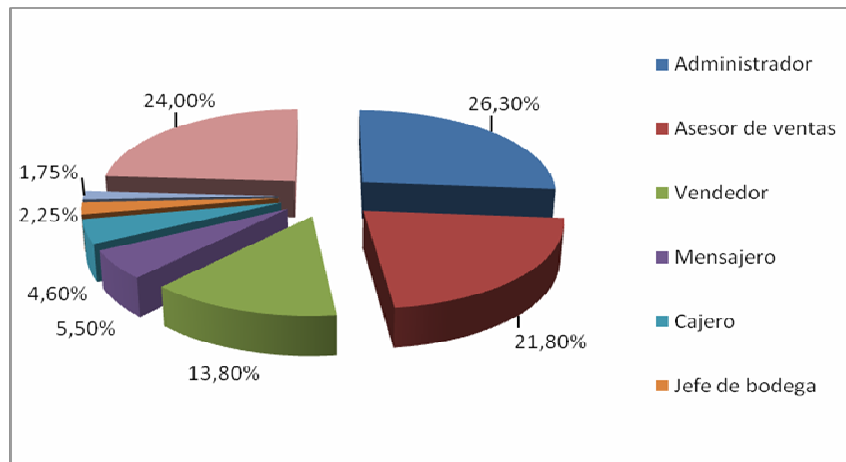
Gráfica 19. Nombre de cargos en el nivel intermedio



Fuente: Los autores

En cuanto al nivel operacional, el nombre más usado del cargo es el de Administrador (26.3%), seguido de nombres como: Asesor de ventas (21,8%), Vendedor (13.8%) y Mensajero (5.5%) y Cajero (4,6%); el 28.9% restante se encuentra fraccionado en nombres como: servicios generales, Oficios varios, Ayudante, Subadministrador, entre otros que varían de acuerdo al objeto social de la empresa.

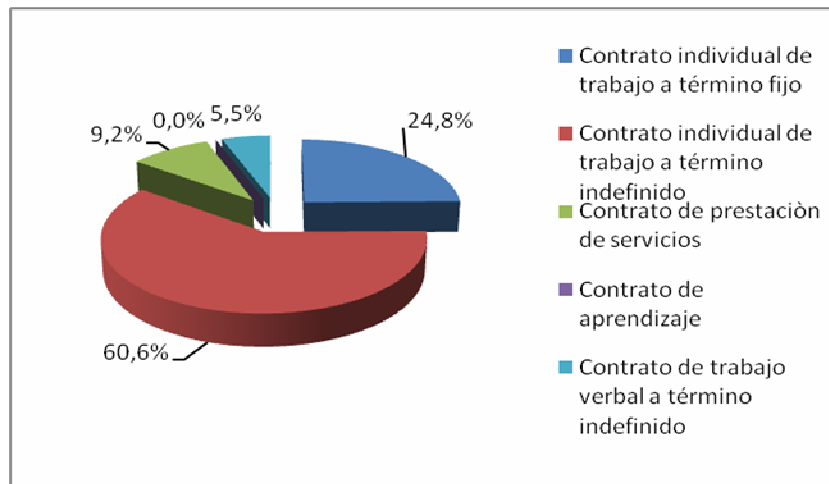
Gráfica 20. Nombre de cargos en el nivel operacional



Fuente: Los autores

4.1.1.3 Tipo de contratación y escala salarial. De acuerdo al Código Sustantivo del Trabajo en su artículo 45: “El contrato de trabajo puede celebrarse por un tiempo determinado, por el tiempo que dure la realización de una obra o labor determinada, por un tiempo indefinido o para ejecutar un trabajo ocasional, accidental o transitorio”. En el caso los establecimientos formales aledaños las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe, la modalidad de contrato de trabajo que más utilizan los empleadores es el contrato de trabajo a término indefinido, con un contundente 60.6%, y el que le continúa es el contrato de trabajo a término fijo con 24.8% y el contrato de prestación de servicios con un 9.2%

Gráfica 21. Tipo de contratación empleada en los establecimientos de negocios formal



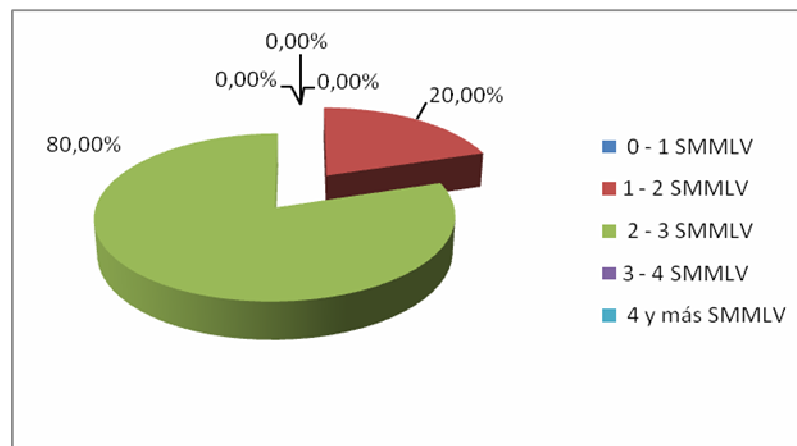
Fuente: Los autores

Igualmente, cabe anotar que dentro del porcentaje de personas que laboran bajo el contrato a término indefinido una parte de los encuestados –representada en 5.5 puntos porcentuales– no cuenta o no ha firmado un contrato escrito, no obstante, cumplen con todos los requisitos esenciales del contrato laboral, como lo son la actividad personal, la subordinación jurídica y el salario o remuneración; De la misma forma la combinación más usada -la utilización de más de una modalidad de contrato- por las empresas es la de contrato a término fijo e indefinido con un 80%, seguida de la contratación a termino fijo y por prestación de servicios con un 20%.

En lo que hace referencia a la escala salarial, en el nivel de alta gerencia, los salarios están distribuidos en el orden de 1-2 SMMLV⁵¹ (20%) y 2 - 3 SMMLV (80%), es decir, que el gerente de estos establecimientos en su gran mayoría entre \$922.000 y \$1'383.000 como remuneración a su trabajo, teniendo en cuenta que el salario mínimo legal vigente mensual para el año en curso es de \$461.000; sólo un 20% de los altos directivos obtiene un salario entre 1-2 SMMLV, es decir, entre \$461.000 y \$922.000, lo que apunta que dentro de los establecimientos de negocio formal aledaños a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo

(SITM) – Transcribe el salario de los cargos del nivel institucional no llega ni siquiera a los \$2.000.000

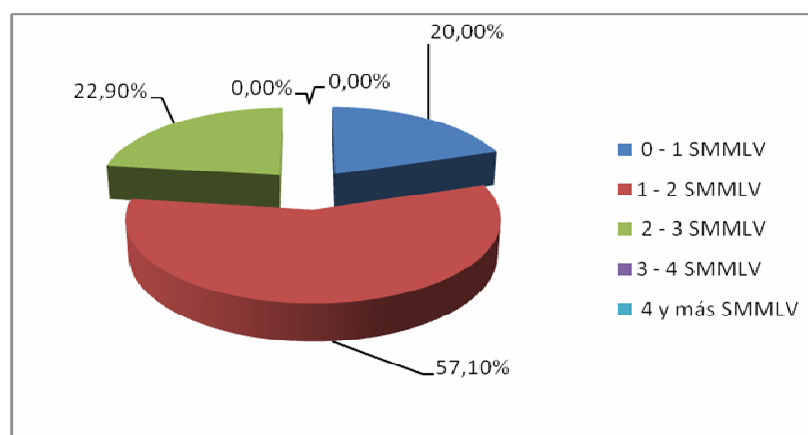
Gráfica 22. Escala salarial del nivel institucional



Fuente: Los autores

Asimismo, en el nivel intermedio los salarios que se obtienen se encuentran repartidos en los siguientes intervalos: 0-1 SMMLV (20%), 1-2 SMMLV (57.1%), 2-3 SMMLV (22.9%). Notándose que para los cargos de dicho nivel organizacional no supera \$922.000 dentro de los establecimientos de negocio formal (gráfica 23)

Gráfica 23. Escala Salarial del nivel intermedio

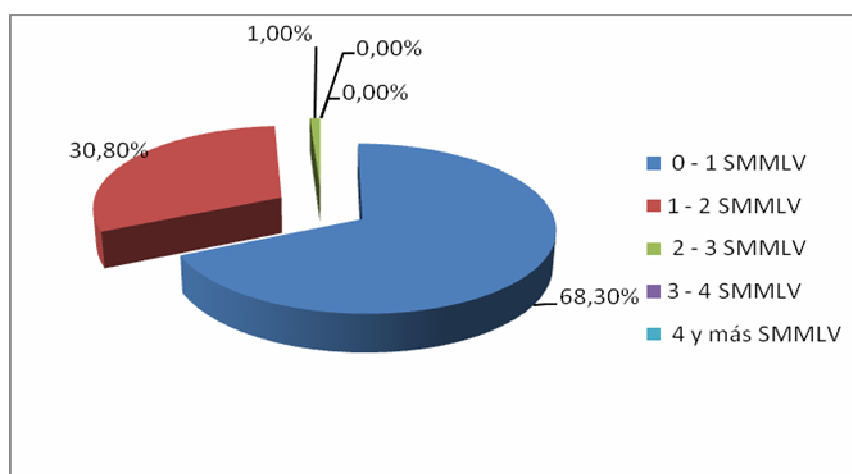


Fuente: Los autores

⁵¹ Salario mínimo mensual vigente

Finalmente, en el nivel operacional el salario varía entre 0-1 SMMLV (68.3%) y 1-2 SMMLV (30.8%), lo que indica que dentro de estas empresas en su gran mayoría, representada por el 68.3%, los trabajadores de este nivel organizacional no obtienen una remuneración superior a la legalmente establecida.

Gráfica 24. Escala Salarial del nivel operativo

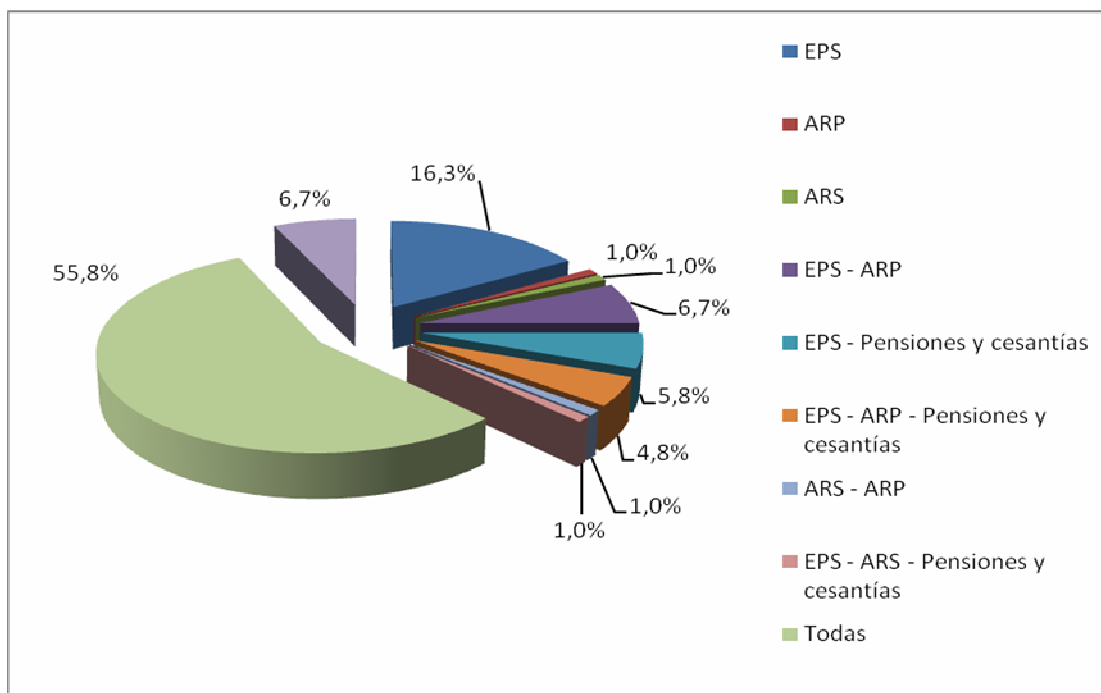


Fuente: Los autores

4.1.1.4 Seguridad Social y beneficios ofrecidos al cuerpo laboral.

Primeramente, en lo respectivo a la seguridad social, las empresas presentan la siguiente situación: la gran mayoría -el 57%- de los establecimientos formales cumple a cabalidad con los parafiscales de seguridad social establecidos por ley, y el porcentaje restante sólo cumple con una y/o varios de éstas, dentro de los cuales el que mayor frecuencia tiene es la EPS en un 31,8%, seguido de la ARP en un 31.8%; pensiones y cesantías con 23.6% y finalmente la ARS con un 20.3%.

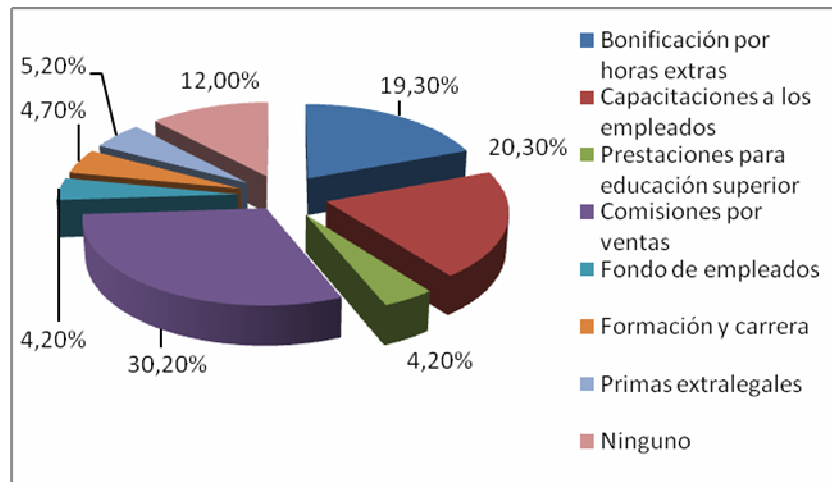
Gráfica 25. Situación de la Seguridad Social en los establecimientos de negocio formal



Fuente: Los autores

En cuanto a los beneficios que estos establecimientos ofrecen a su cuerpo laboral, el incentivo que más adoptan es la comisión por ventas –representada en un 30.2%, ya que como observamos anteriormente, la mayoría de estas empresas son de tipo comercial. Consecuentemente, otro de los beneficios ofrecidos al cuerpo laboral son las capacitaciones a los empleados (20.3%), bonificación por horas extras (19.3%); y un 18,8% repartido en prestaciones para educación superior (4.2%), fondo de empleados (4.2%), formación y carrera (4.7%) y primas extralegales (5.2%). Aunque por otro lado, un importante 12% de dichas empresas no ofrecen ningún tipo de beneficio o incentivo a sus empleados aparte de lo estrictamente legal.

Gráfica 26. Beneficios que ofrecen las empresas al cuerpo laboral como incentivo



Fuente: Los autores

4.1.2 Situaciones que se presentaron en el cuerpo laboral.

Debido al ritmo lento y la falta de celeridad que han llevado las obras de construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, a razón de los atrasos en la consecución de los diseños definitivos de ingeniería y los muchos inconvenientes con los contratistas de los distintos tramos; los dueños de los establecimientos formales adyacentes a esta zona de obras han alegado perjuicio y traumas en sus ventas y desaceleración de los empleos.

Una de las consecuencias de lo anterior es que los encargados de la administración de las distintas empresas -en un 23.1%- les ha atañado reorganizar y asignar más funciones de las previstas por los respectivos cargos a sus distintos trabajadores (multifuncionalidad y reorganización), para así poder cubrir con los inconvenientes que han surgido gracias a la construcción y no perder el ritmo de trabajo que tenía antes de las obras.

Consecuentemente, en segundo lugar, los empleadores en un 21.1% han optado forzosamente por prescindir de los servicios de una parte de su cuerpo laboral (despido de empleados), pues declaran que los escasos ingresos y ventas que se

generan no cubren el pago del salario de dichos trabajadores, por lo tanto, optan por esta decisión generando desempleo en la ciudad y todo el impacto socio-económico que esto inherentemente conlleva.

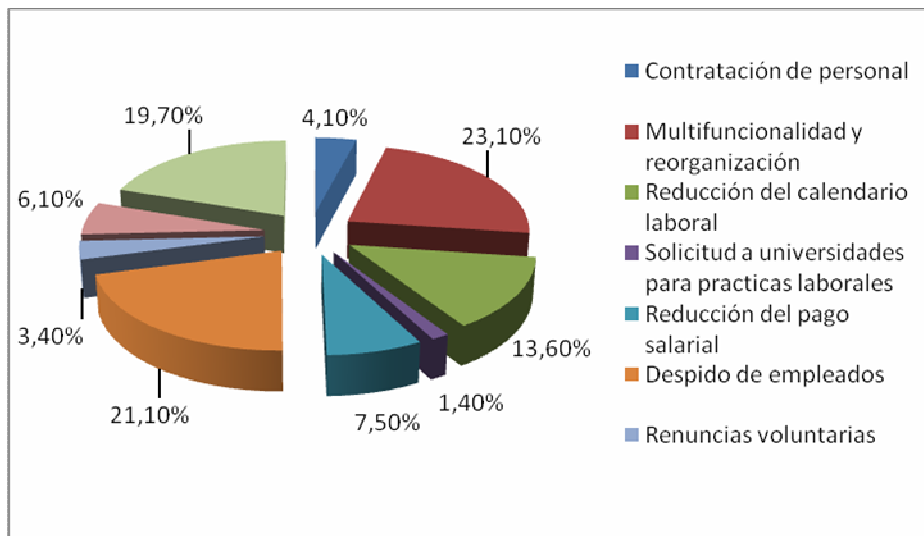
Cabe decir, que las obras han causado que se obstaculice el acceso de los clientes a los establecimientos, por lo que el flujo de éstos ha disminuido y como notamos, un 99% los establecimientos aledaños a la construcción son comerciales y de servicios; ha hecho que un 13.6% de los establecimientos haya reducido su jornada de trabajo, pues así reducen costos innecesarios y pérdidas (reducción del calendario laboral).

Lógicamente situaciones como la anterior engendran y propagan otras como en el caso de la reducción del pago salarial (7.5%), por consiguiente renuncias voluntarias (3.4%) y por otro lado cuestiones como solicitud a universidades para prácticas laborales (1.4%).

Además, se ha forjado otro tipo de eventualidades en lo referente al cuerpo laboral distribuidas en un 6.1% como: la reducción de empleados temporales, traslado de trabajadores a otras sucursales dentro de la misma empresa y reducción de beneficios ofrecidos al empleado como meriendas y comisiones.

A pesar de esto, hay establecimientos de negocio formal que han optado por decisiones como la de contratar más personal (4.1%) –generando más empleos en la ciudad– o no han implementado ningún cambio en sus establecimientos en lo referente a su cuerpo laboral (19.1%).

Gráfica 27. Situaciones que se presentaron en el cuerpo laboral



Fuente: Los autores

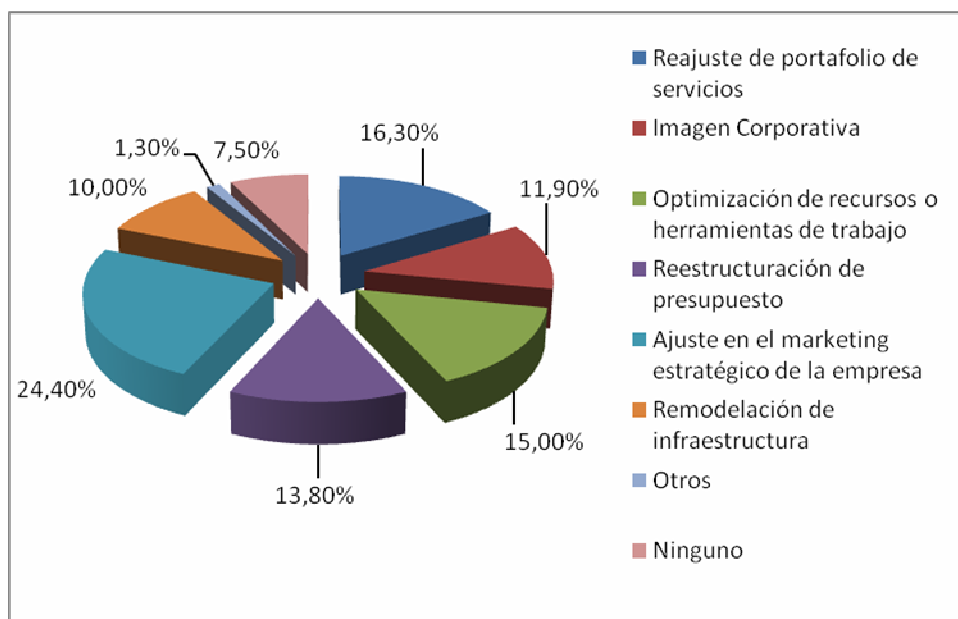
4.1.3 Aspectos del establecimiento comercial que tuvieron que fortalecer durante la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe.

Los establecimientos formales para hacer frente a las distintas situaciones que acarrea las obras de construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe han tenido que tomar distintos tipos de decisiones (planes de acción). Dentro de estas decisiones, el aspecto que más han tenido que fortalecer los administradores de las empresas formales aledañas ha sido el marketing estratégico en una proporción del 21.1%, seguido de un reajuste en el portafolio de sus productos y/o servicios (16.3%), optimización de recursos o herramientas de trabajo (15%) y una reestructuración de presupuesto (13.8%).

Indistintamente, un 10% de ellas optaron por aprovechar este lapso de las obras para realizar remodelación en sus infraestructuras como estrategia temporal; y en un 1,3% hubo otro tipo de situaciones como: la implementación de ventas corporativas y la fusión con otra empresa que tuviese el mismo giro en las actividades. Aunque un 7,5% afirmó que no ha realizado ningún tipo cambio o

fortalecimiento de algún aspecto de su establecimiento alegando con mayor frecuencia a la falta de recursos a la hora de la implementación.

Gráfica 28. Aspectos del establecimiento comercial que tuvieron que fortalecer durante la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe



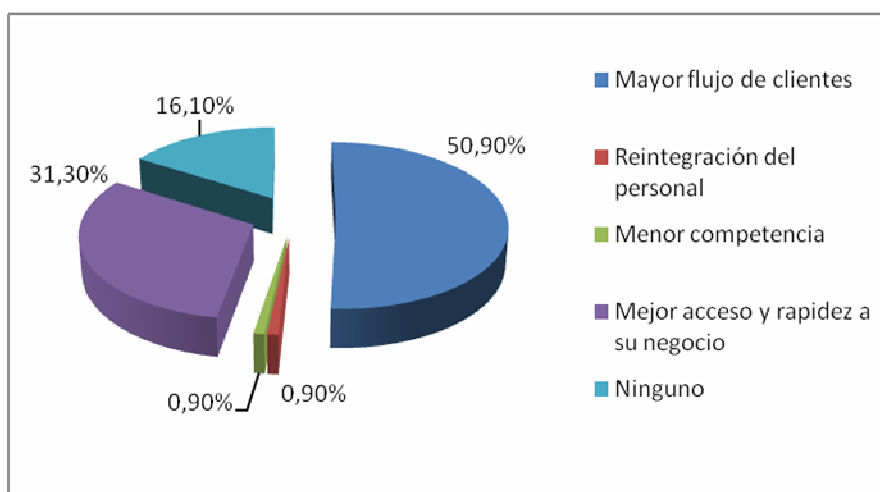
Fuente: Los autores

4.1.4 Beneficios que perciben los propietarios de los establecimientos respecto al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe.

A pesar de todos los inconvenientes producidos por la construcción de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -Transcaribe, de acuerdo a la percepción de los propietarios de los establecimientos de negocio formal consideran en un 59,9% que el mayor beneficio que este nuevo sistema de transporte masivo traerá a su establecimiento a la hora de su ejecución es un mayor flujo de clientes y a su vez un 31,3% asume que traerá un mejor acceso y rapidez a su negocio.

El 1,8% considera la reintegración del personal –que tuvieron que despedir– y la menor competencia como el principal beneficio. Sin embargo un 16,1% alega que no traerá ningún tipo de beneficio a su negocio

Gráfica 29. Beneficios que perciben los propietarios de los establecimientos respecto al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe



Fuente: Los autores

4.2. PERCEPCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS INFORMALES

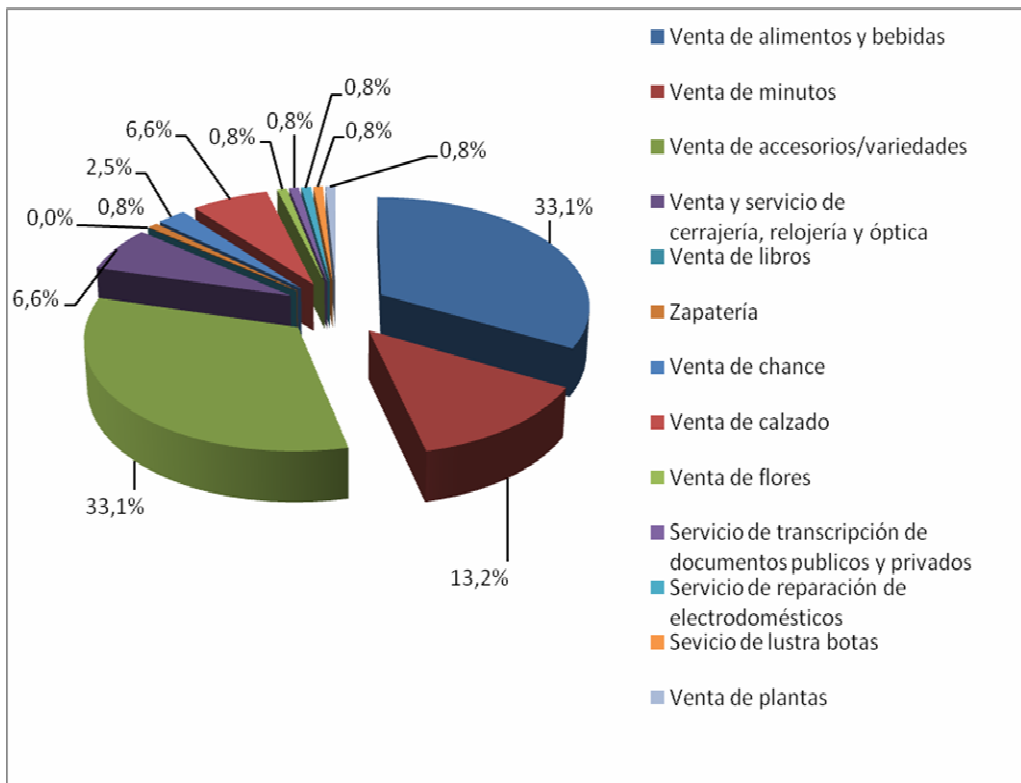
4.2.1 Características de los establecimientos informales alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -Transcaribe

4.2.1.1. Actividad económica y números de personas que laboran en ellos.

En la zona que colinda con la construcción de las rutas del nuevo Sistema de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, correspondientes al Tramo I y II, encontramos toda clase de establecimientos informales con distintos tipos de actividades económicas, dentro de las cuales sobresale la venta de alimentos y bebidas con un 33,1% y la venta de accesorios o variedades –bolsos, cinturones, llaveros, etc.- con un 33,1%.

Igualmente, se encuentra la venta de minutos a teléfonos fijos y móviles con un 13,2%, la venta de calzado y la venta y servicio de cerrajería y relojería con un 6,6% cada una proporcionalmente

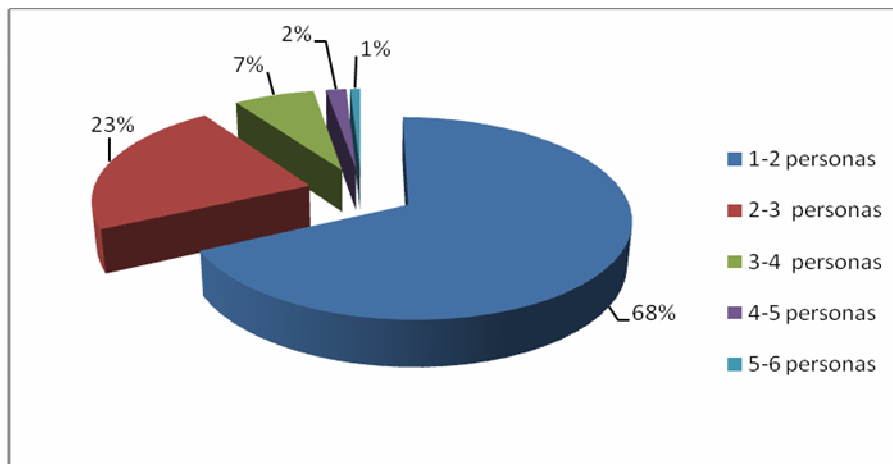
Gráfica 30. Actividad económica de los establecimientos informales alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) -Transcaribe



Fuente: Los autores

Del mismo modo, el número de subempleo que generan se traduce en que del 100% de los establecimientos, un 94,4% emplea entre 1 y 3 personas; sólo un 3% producen más de 3 empleos (Gráfica 31)

Gráfica 31. Número de personas que laboran en los establecimientos informales

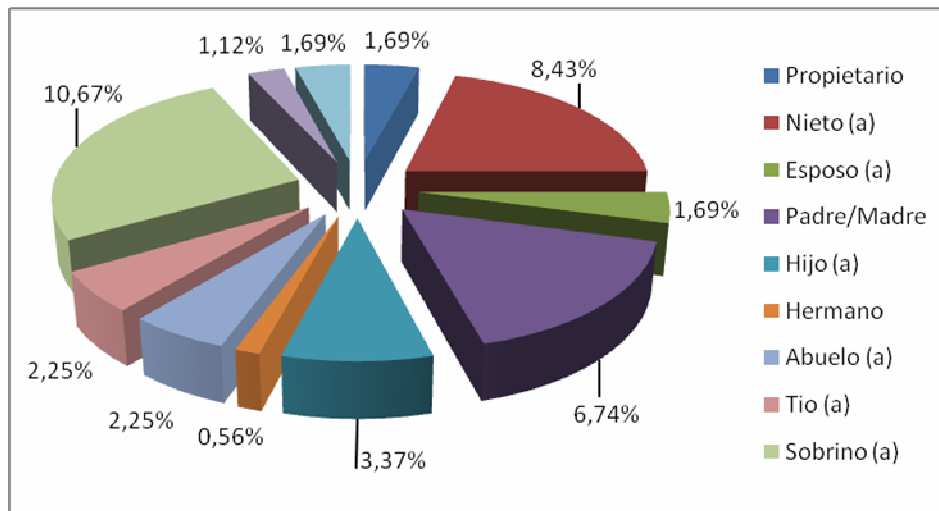


Fuente: Los autores

4.2.1.2. Características de las personas que laboran en los establecimientos informales. Conforme a los datos recolectados, en los establecimientos de negocio informal, las personas que laboran en ellos, en su gran mayoría – representada en un 59,55%- son propietarios del negocio y también entre éste último y los demás trabajadores presentan vínculos y lazos de tipo familiar, puesto que de un 29,08%, el 1,69% son nietos; 2,25% sobrinos; 8,43% Esposos; 6,74% hijos; 1,69% Padres/Madres; 2,25% tíos; 1,12% cuñados; y sólo el 12,36% son personas distintas a la familia: 1,69% vecinos y 10,67% personas no conocidas anteriormente al trabajo.

Por lo tanto, se evidencia que los establecimientos de negocio informal que están ubicados cerca a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe son de corte familiar, y que en su gran mayoría conservan o laboran por tradición. (Gráfica 33)

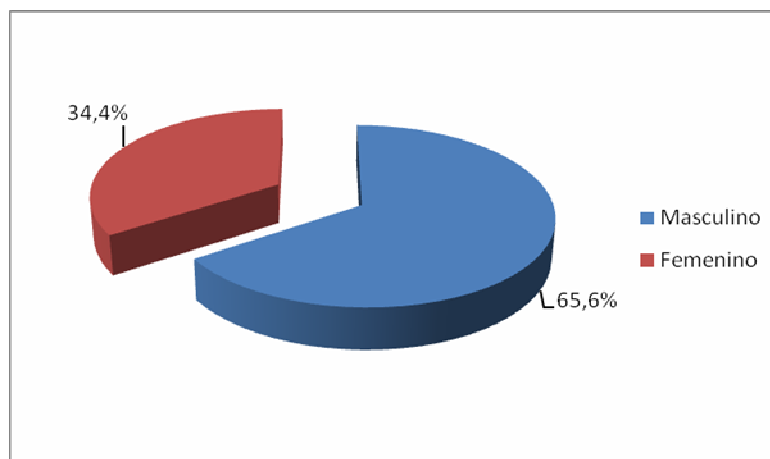
Gráfica 32. Vínculo entre las personas que laboran en los establecimientos de negocio informal



Fuente: Los autores

Indistintamente, dentro de las personas que trabajan hay que anotar que del 100% de las personas, la gran mayoría representada en un 65,6%, son hombres y sólo el 34,4% son mujeres, lo que significa que existe un gran grosor de hombres ocupados en actividades informales a diferencia de las mujeres

Gráfica 33. Género de las personas que laboran en los establecimientos de negocio informal



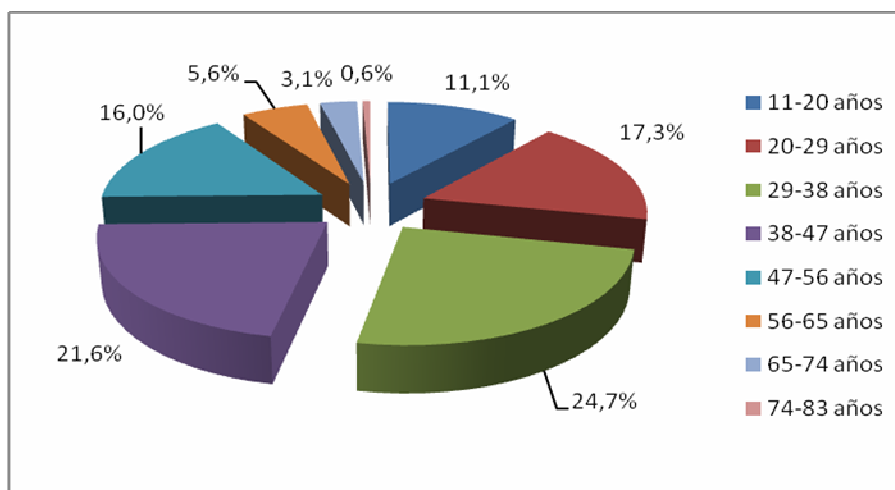
Fuente: Los autores

Al referirnos a la edad de los trabajadores de los establecimientos de negocio informal, hallamos que en promedio tienen 37 años y la edad que mayor frecuencia presenta es la de 28 años. No obstante, cabe resaltar como dato

relevante, que existe un 15,9% de las personas que se encuentran entre los 11 y 20 años, en donde 11,1 puntos porcentuales corresponden a niños y adolescentes menores de 18 años –que no están en edad para trabajar- que de acuerdo a la ley deberían estar estudiando y no laborando.

Igualmente del 100% de estos trabajadores, existe un 3,7% que se encuentran en la tercera edad (65-83 años), lo que nos da evidencia de que los ancianos también suman un porcentaje dentro de la mano de obra de estos negocios además de los niños y adolescentes. Del mismo modo, hay un grueso 85,2% tienen edades que fluctúan entre los mayores de 20 y menores de 65 años, repartidos de la siguiente forma: entre 20 y menos de 29 años (17,3 puntos porcentuales); entre 29 y menos de 38 años (24,7 puntos porcentuales); entre 38 y menos de 47 años (21,6 puntos porcentuales); entre 47 y menos de 56 años (16,0 puntos porcentuales) y entre 56 y menos de 65 años (5,6 puntos porcentuales)

Gráfica 34. Edad de las personas que laboran en los establecimientos de negocio informal

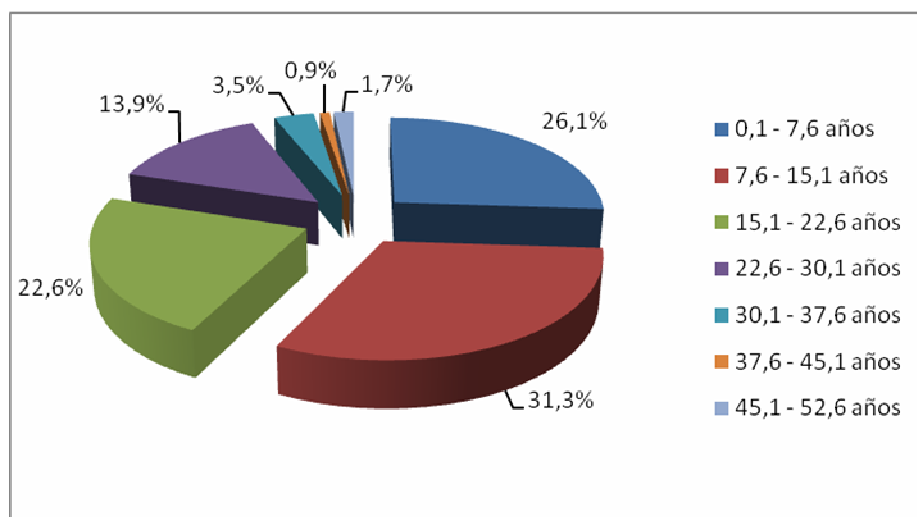


Fuente: Los autores

Análogamente, dentro de las personas encuestadas, resultó que dentro de los años que llevan laborando en la actividad económica de su establecimiento de negocio informal, en promedio tienen un tiempo de 13 años y similarmente el período que mayor frecuencia presenta es el de 12 años. De la misma manera, el

mayor porcentaje de las personas –representado en un 31,3%- tiene entre 7,6 y menos de 15,1 años trabajando en dicha actividad económica, seguido de un 26,1% que llevan entre 0,1 y menos de 7,6 años. A partir de aquí un 42,6% de la gente tiene más 15,1 años y menos de 52,6 ejecutando dicha actividad económica. Lo anterior nos indica que estamos frente a una población que lleva más de una y dos décadas formando parte de la alta cifra de subempleo de la ciudad, laborando bajo condiciones que no son las más óptimas y que por tener un corte familiar puede pasar de generación en generación.

Gráfica 35. Años que llevan las personas laborando en la actividad económica informal



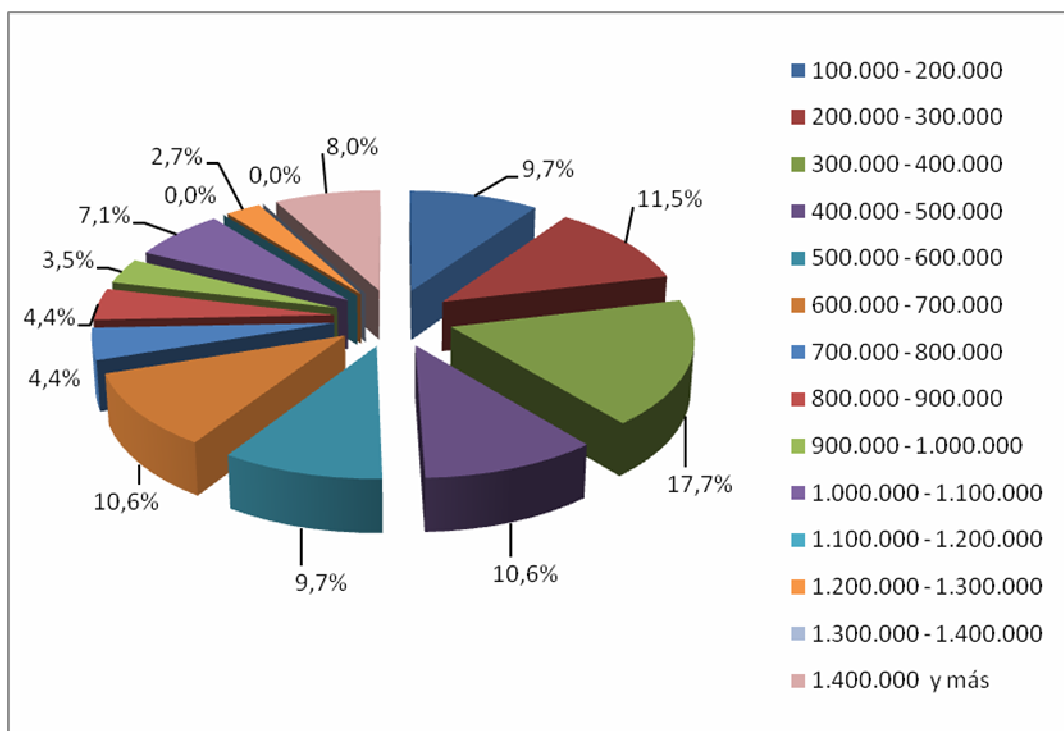
Fuente: Los autores

4.2.1.3. Ingresos mensuales generados por los establecimientos informales.

Los ingresos que generan los establecimientos informales ubicados en la zona aledaña a la construcción, se encuentran en un promedio \$789.890 mensuales, asimismo el ingreso que presenta mayor frecuencia \$ 300.000; hay que anotar que en un 39.8% de los establecimientos agrupan sus ingresos entre \$200.000 y menos de \$500.000, distribuyéndose de la siguiente forma: entre \$200.000 y menos de \$300.000 un 11,5%; entre \$300.000 y menos de \$400.000 un 17,7% y entre \$400.000 y menos de \$500.000 un 10,6% (Gráfica 30).

Hay que resaltar que un 9,7 gana como mínimo entre \$100.000 y menos de \$200.000 frente a un seguido 8% que gana más de 1'400.000 como ingresos, lo que nos indica que hay ciertas disparidades en las cifras entre las ganancias producidas por los establecimientos informales, pues mientras unos ganan menos de un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) otros ganan más de dos.

Gráfica 36. Ingresos mensuales generados por los establecimientos informales



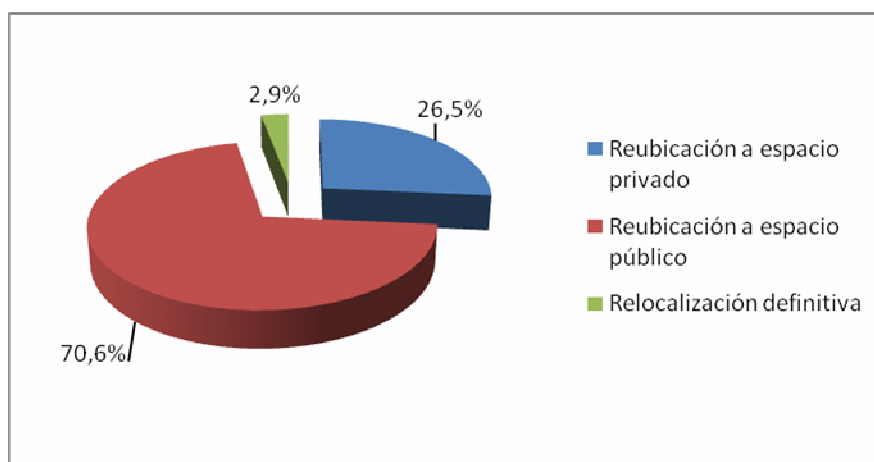
Fuente: Los autores

4.2.1.4. Situaciones que se han presentado a causa de la construcción de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe. Los dueños de los establecimientos de negocio informal debido a que ocupaban el espacio público destinado a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), de acuerdo a un plan de reasentamiento fueron reubicados (un 30% de la

muestra encuestada) a distintos espacios: un 26% tuvieron un reubicación a espacio público, un 71% a espacio privado y finalmente un 3% tuvieron una relocalización definitiva

Cabe anotar que lo anterior se llevo a cabo a los establecimientos de negocio informal ubicados en la zona perteneciente al Tramo I, de la Avenida Venezuela en el centro de la ciudad, ya que el 100% de los que están ubicados en el Tramo II, de la Bomba del Amparo – Los Cuatro Vientos no han sido objeto de este procedimiento

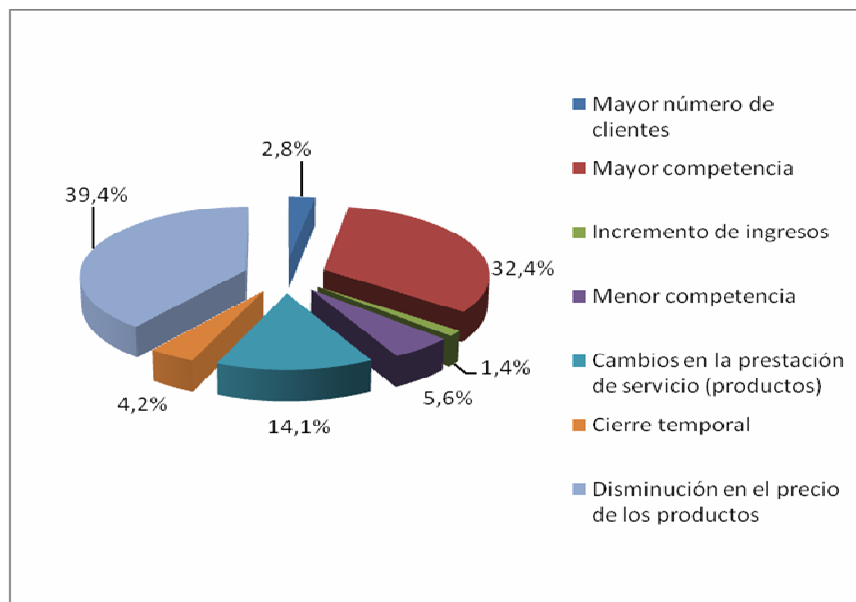
Gráfica 37. Tipo de reubicación experimentada por los establecimientos de negocio informal



Fuente: Los autores

Igualmente, el 39,4% estos establecimientos luego de su reubicación han tenido que tomar medidas como la disminución del precio de sus productos y un 32,4% ha realizado cambios en la prestación de su servicio (producto), para poder incrementar su ventas e ingresos; además un 32,4% ha tenido que enfrentar y presenciar una mayor competencia, aunque un 4,2% no ha sentido esta última situación. A la par, un 4,2% de dichos establecimientos ha sentido un incremento en el flujo de clientes y de sus ingresos, aunque un mismo 4,2% optó por cerrar su negocio

Gráfica 38. Situaciones que se han presentado después de la reubicación

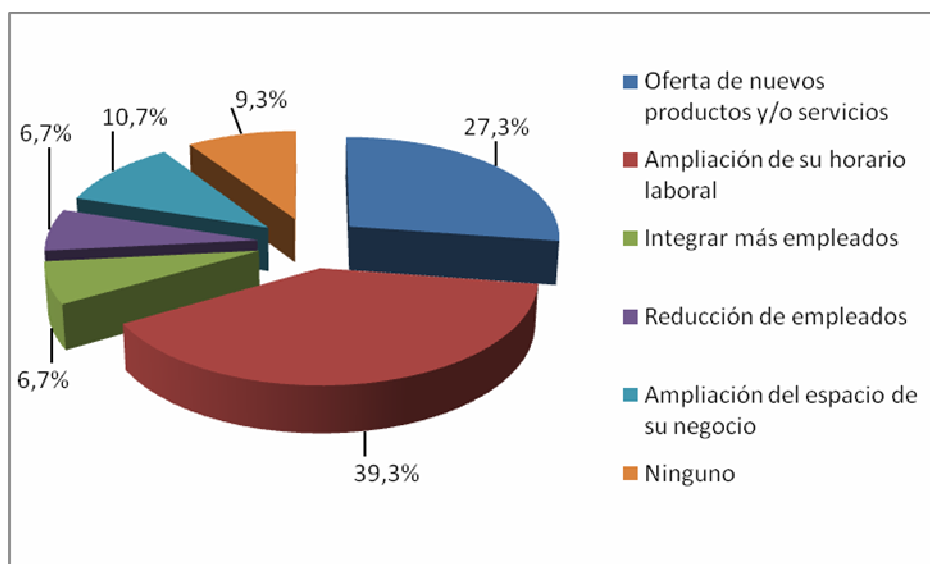


Fuente: Los autores

4.2.1.5 Cambios realizados en el establecimiento a causa de la construcción de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe. Los propietarios de los establecimientos informales de negocio han tenido o tuvieron que hacer una serie de cambios para poder adaptarse a las nuevas condiciones del entorno. Dentro de ese tipo de cambios, un 39,3% del total han ampliado su horario laboral, trabajando más horas de las que normalmente les correspondía e incluyendo más días de la semana como el domingo, para poder cubrir o lograr mayores las ventas por día. Conjuntamente, un 27,3% han tenido que ofrecer nuevos productos y/o servicios, especialmente han agregado la venta de minutos a celular y la venta de comidas y bebidas dentro de su portafolio, que son los que según ellos les han permitido mantener o mejorar las ventas e ingresos

Consecuentemente, gracias a la construcción un 10,7% de los establecimientos han podido ampliar el espacio de su negocio; al mismo tiempo que un 6,7% han integrado más personas a trabajar –que en la gran parte de los casos son familiares– un mismo 6,7% ha prescindido de personas en sus establecimientos de trabajo. Pero un 9,3% no ha efectuado ningún cambio para contrarrestar las eventualidades ocasionadas por las obras del Sistema de Transporte Integrado (SITM) – Transcribe

Gráfica 39. Cambios realizados en el establecimiento a causa de la construcción de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcribe.



Fuente: Los autores

5. POLITICAS DE LA ALCALDIA DISTRITAL FRENTE A LA GENERACIÓN DEL EMPLEO Y DESARROLLO EMPRESARIAL EN EL PROYECTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) - TRANSCARIBE

El programa de gobierno de la actual alcaldesa Judith Pinedo, que va a partir del presente año hasta el 2011, tiene como uno de sus tantos propósitos por cumplirse dentro de cuatro años, que la ciudad de Cartagena sea pionera en el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, que privilegie el transporte colectivo y ambientalmente sostenible. Donde el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe será el eje estructurante de un sistema integrado del que forman parte el transporte fluvial y marítimo, y que cuenta con infraestructuras peatonales, para bicicletas y motocicletas⁵², con objetivos esenciales como lo es la generación de empleo en la localidad.

Sin embargo, para la reglamentación y control de este macroproyecto se encuentra bajo el auspicio, direccionamiento y control del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena bajo el cuerpo de la Alcaldía Mayor, la ley 310 del 1996, los documentos del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) 3259 del 2003 para Cartagena, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan de Reasentamiento, entre otros.

Conforme a la visión que maneja el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) se define a Cartagena para el año 2011 como una ciudad con prosperidad colectiva, con una sociedad comprometida con la conservación de su patrimonio natural, histórico y cultural; constituida para la gente con una gestión pública transparente

⁵² Tomado del Programa de Gobierno de Judith Pinedo 2008-2011. pág. 8.

y descentralizada, reconocida internacionalmente como centro turístico, portuario, industrial y de negocios del área Caribe.⁵³

Mediante la estabilidad de un reordenamiento en la ciudad a través del plan de ordenamiento territorial (POT) se alcanza un estado de armonía ligada con la planificación social, económica, ambiental y territorial; con el fin de abrir oportunidades de inversión en Cartagena permitiendo la dinamización de su economía y principalmente la generación de empleo a partir de la transformación y mejoramiento del entorno, conllevando esto a un nivel competitivo y creciente movilidad de capital y de población.⁵⁴

El Sistema Integrado Transporte Masivo - Transcaribe (SITM) se encuentra regido para su desarrollo por la Ley 310 de 1996 en su artículo 2º, que establece que la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios, cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el sistema de servicio Público Urbano de transporte masivo de pasajeros, con el mínimo del 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando cumpla, entre otros con los siguientes requisitos:

- Que el proyecto tenga concepto previo del CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), donde se incluya el estudio de factibilidad y rentabilidad.
- Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla con los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990.
- Que el proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte masivo de Pasajeros esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

⁵³ Tomado del Plan de ordenamiento territorial. Pág.20

⁵⁴ *Ibíd.* Pág. 20

La Ley 812 de 2003, del Plan Nacional de Desarrollo, en el artículo 111 contempló la participación de la Nación en el “desarrollo de nuevos Sistemas Integrados de Transporte masivo, basados en buses de alta capacidad (100 pasajeros o más) en las respectivas entidades territoriales, distritos y áreas metropolitanas de Pereira-Dosquebradas, Soacha, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Ibagué y Valle de Aburrá”.

En tal sentido, el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) aprobó la participación de la Nación en la cofinanciación del proyecto del sistema integrado de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros para la ciudad de Cartagena de acuerdo con los términos y condiciones definidas en el Documento CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), 3093 del 15 de Noviembre de 2000, 3166 del 23 de Mayo de 2002, 3185 del 31 de Julio de 2002, 3220 del 21 de abril de 2003, 3259 de 15 de diciembre de 2003 y previo el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 y el acatamiento por parte del Distrito de Cartagena de las condiciones establecidas para acceder a la participación de la Nación en la cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).⁵⁵

Tabla 3. Costo total del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)

Cifras en millones de Dólares			
Proyectos	Aportes Nación	Aportes Municipio	Valor Total
TransMilenio Bogotá	1.295,6	674,3	1.969,9
SITM de Cali	241,0	104,0	345,0
SITM de Pereira*	21,5	11,2	32,7
SITM de Cartagena	46,7	35,3	82,0
SITM Otras Ciudades	129,6	55,5	185,2
Total	1.734,4	880,3	2.614,7
*Incluye proyecto Pereira-Dosquebradas			

Fuente: Departamento Nacional de Planeación

Conforme a la construcción se espera movilizar un promedio estimado de 50% de los viajes en transporte público en las ciudades, de igual forma se espera dentro de los impactos del proyecto se muestre la reducción de la sobreoferta de transporte público, el incremento en las velocidades y la reducción en los tiempos de viajes entre otros.

Unos de las mayores intensiones del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) después de facilitar un mejor acceso y disponibilidad de transportación para la población Cartagenera y la generación de empleo que promueve este macroproyecto, se tiene previsto otros beneficios relacionados con la construcción y operación del mismo promoviendo la recuperación del espacio público, la promoción y consolidación del desarrollo urbano y en general el mejoramiento de la calidad de vida tanto de los usuarios del transporte público como de todos los habitantes de las ciudades.

Dentro de todo proyecto hay programas que ayudan a la gestión operativa, en este caso se destaca la creación del plan de reasentamiento, ante el juzgado Cuarto Administrativo del Circuito Judicial de Cartagena, el Distrito de Cartagena (Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana), Transcaribe S.A. y los ocupantes del espacio público, el cual se suscribe un pacto de cumplimiento a través de la firma de un acuerdo marco, estableciendo medidas y políticas para proporcionar una solución definitiva y concertada al tema de los ocupantes de la Avenida Venezuela. Además, el acuerdo se concretó con el fin de conformar una mesa de concertación en donde se acuerde y debatan todos los planes y proyectos que permitan brindar una solución definitiva a la problemática de espacio público, teniendo presente el garantizar los derechos e intereses colectivos de los comerciantes informales, puesto que serán considerados en caso de que se requiera mano de obra en el proyecto.

⁵⁵ DOCUMENTO D.G.P.N.16 /2005-CONFIS PAG 2.

En cuanto a la creación de dicha mesa de concertación estará vigente hasta tanto no se diseñe una política integral y estará bajo vigilancia del tribunal Administrativo. El distrito de Cartagena y Transcaribe promoverán y aportarán recursos de acuerdo a lo que está estipulado por la ley, para la estructuración de las personas que se encuentra en el sector del comercio informal.⁵⁶

Para tener claro el fin de plan de reasentamiento de acuerdo al documento Proyecto Nacional de Transporte Urbano (PNTU), mencionan que los planes de reasentamiento se diseñan y ejecutan para asistir a la población desplazada en el restablecimiento o mejoramiento de sus condiciones, y que el reconocimiento en dinero no constituye por sí solo una solución a los impactos del desplazamiento involuntario.⁵⁷

Cabe resaltar que en la ciudad de Cartagena los negocios que están situados alrededor de los corredores donde transitará el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe son de carácter heterogéneo en cuanto a su naturaleza y dimensiones, algunos son formales porque cumplen con la licencia de funcionamiento, los requisitos contables, financieros, y fiscales, pero una gran proporción de estos negocios aledaños a los corredores son informales en razón de que no cuentan con una estructura organizacional formal, de éstos existen grandes y pequeñas. Además, se encuentran microempresas de subsistencia y acumulación, pequeñas, medianas y grandes empresas, en terrenos arrendados y propios, con características que las diferencian en cuanto a la parte de infraestructura, gestión de procesos y la prestación de servicios.⁵⁸

Por consiguiente, el plan de reasentamiento se convierte en una gran oportunidad para la contribución al ordenamiento urbano, en donde se trata de amortiguar los impactos sociales y económicos, que causa en la población las obras del Sistema

⁵⁶ Tomado del sitio Web de la Alcaldía de Cartagena

⁵⁷ Tomado del Plan de reasentamiento Pág. 10.

Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe, a través del mejoramiento de las condiciones socioculturales y económicas de unidades sociales hogar (USH), la capacidad productiva y la generación de ingresos de las unidades sociales económicas (USE), la reubicación y recuperación económica de los ocupantes del espacios público para el restablecimiento de las condiciones de vida iniciales de las unidades sociales (US) ubicadas en los tramos I y II.⁵⁹

Existe un convenio interinstitucional Distrito turístico y cultural de Cartagena de Indias D.T. y C - Transcaribe S.A. y la Universidad de Cartagena para la implementación del plan de contingencia de manejo social de ocupantes del espacio público, (marzo de 16 a abril 16 del 2006), donde se expone el avance del proceso de relocalización lo cual ha permitido el desarrollo de actividades puntuales con los integrantes de la economía informal de la Avenida Venezuela, incluyendo el proceso de fortalecimiento de la organizaciones y posterior identificación de alternativas de relocalización temporal y definitiva.

Conforme a la relocalización temporal de este plan se registran por sectores, donde en el gremio de ostreros reportan el traslado de 15 vendedores para el frente del Parque Centenario que da con la Avenida Daniel Lemaitre, en este gremio solo tres de ellos permanecieron en sus sitios de ubicación por voluntad propia. Aquellos que se reubicaron se les garantizaron vigilancia diurna y nocturna, aunque estos vendedores manifestaron deficiencias en dicha seguridad, de igual forma el suministro de uniformes (camisas y gorras), y la campaña publicidad con la finalidad de que los ciudadanos conocieran e identificaran el lugar de ubicación no se realizó. En el sindicato de voceros de prensa de Bolívar (SINVOCEPREBOL), se lograron relocalizar 14 vendedores, donde solo 8 de estos permanecieron en los sitios estipulados, de los cuales solos seis de los vendedores tomaron la decisión de regresar a su antiguo lugar, a causa de que al

⁵⁸ Tomado del Plan de Reasentamiento Pág.19.

⁵⁹ Tomado del Plan de reasentamiento Pág. 9.

momento de ubicarse en el espacio estaba ocupado por otros vendedores y la segunda causa fue la poca efectividad en sus ventas lo que no los motivo a quedarse allí.

Para la cooperativa de librerías de Cartagena fueron relocalizados 52 de estos vendedores al sector número 2 del parque centenario, en el lado correspondiente a la avenida Daniel Lemaitre, dentro de este sector no se ha cumplido con la dotación de uniformes además no se ha logrado controlar la venta de libros en la avenida Venezuela.

El Sindicato de Vendedores Ambulantes (SINDEVAN) tiene un número de 214 vendedores ubicados en la Avenida Venezuela, donde aún se trabaja en las alternativas de relocalización temporal. En este proceso se tiene planificado ubicar a los vendedores en el local del antiguo Banco de Colombia y la Avenida Escallón. La relocalización temporal en local privado; se tiene estipulado a 65 vendedores que se sitúan en el edificio Banco de Colombia, en el que se distribuyeron 50 vendedores en el primer piso y 15 en el segundo.

La relocalización temporal en espacio público, para esta ubicación hay 159 en el que para la Avenida Escallón se trasladará 48 vendedores de los cuales se han definido sólo 6 de ellos, por tanto, se requiere garantizarles las condiciones necesarias, pero los vendedores han manifestado que no desean ir por la saturación de vendedores y por la congestión vehicular como la peatonal. Lo que el Distrito de Cartagena ha convenido el mejoramiento de la vía, iluminación general del área y limpieza de drenajes. Aunque el Distrito se comprometa aún hay 111 vendedores que no tienen lugar para su relocalización, por lo que se le ha propuesto trasladarlos transitoriamente a la Calle de la Registraduría, ellos nos encuentran conformes por la decisión del Distrito porque el sector no brinda garantías de ventas.

La relocalización definitiva del Sindicato de Vendedores Ambulantes (SINDEVAN) tiene propuesto dos sitios posibles para el proceso de relocalización definitiva la primera es el local donde funcionaba el almacén DECORMUEBLES, que conecta a la Avenida Escallón Villa con la Calle de la Moneda, y el segundo es el local donde funciona los Cines Capítol, aunque hasta el momento no se ha dado respuesta a esta propuesta por parte del Distrito de Cartagena.

En este proceso de relocalización hay un número de vendedores que desean no participar más y abandonar el espacio público, con el propósito de instalar su negocio en su vivienda y son en su totalidad 12. Estos personajes en la actualidad ejercen la actividad económica en ventas de ropa (11 vendedores) y ventas de cocada (1 vendedor). La asociación de vendedores estacionarios y ambulantes, tiene 31 integrantes los cuales no han logrado relocalizarse, y tan sólo se movilaron 3 metros desde el límite del andén en la orilla del parque PESCAMAR hacia el fondo de los mismos. Los demás vendedores se ubican al frente de Colmena y el cajero automático del Banco BBVA. En cuanto a la relocalización definitiva, el 80% lo que indica 25 vendedores manifiesta su interés de dejar el espacio público y establecer un negocio en locales comerciales o en sus viviendas creando ferretería, variedades y tiendas.

Para los vendedores de arepa, jugos naturales, y comidas rápidas ubicados en el parque Nautilus; el número de estos vendedores es de 17 integrantes que lo conforman donde se ubicaran de forma temporal en el parque Centenario Sector 3. Por otro lado el sindicato de trabajadores técnicos en relojería han relocalizado solo a 7, este cambio no está totalmente definido.

Observando los tantos problemas que ha venido presentando la construcción de los tramos I y II del Transcribe en cuanto a los retrasos y los impactos en muchos sectores de la ciudad de Cartagena, entre los que se hace mención básicamente a la actividad del comercio informal que se desarrolla de manera

desorganizada y sin orden controlado en la parte del centro histórico, el sector comercial de La Matuna y el mercado de Bazurto. A raíz de esto es por ello que la administración distrital brinda una gran oportunidad de incidir seriamente en la creación de soluciones al problema que con el paso de los años se ha venido fortaleciendo por la falta de planificación y controles firmes, conllevando a un degrado continuo de la calidad de vida de los habitantes que laboran este sector informal.

Por tal motivo a causa de la creación de este Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) se han generado varios proyectos de investigación en el que se destaca la Universidad de Cartagena ya que adquirió un convenio con Transcaribe S.A. La Universidad de Cartagena finalizó un estudio donde focaliza la situación actual del comercio callejero en la ciudad, en especial, en los sectores donde el Transcaribe genera un impacto directo, como es el caso de la Avenida Pedro de Heredia, el mercado de Bazurto, la Avenida Venezuela y los sectores ubicados en la periferia del centro histórico, a través de este estudio se permite observar que hay ciertos elementos que comúnmente no han sido tenidos en cuenta en dichos programas de relocalización antes mencionados, lo cual se ha demostrado que han incidido en los resultados negativos hoy en día vistos en la ciudad.

El punto principal que determina este estudio realizado se refiere a la forma como los vendedores informales financian sus actividades, donde se evidencia que una gran parte se halla bajo el paradigma de “la esclavitud financiera”, lo que significa una dependencia de un sistema de crédito extra-bancario, compuesto por intereses que sobrepasan el 20% mensual y con pocos plazos, y cancelación diaria. Este aspecto es el principal problema que afecta el comercio callejero.⁶⁰ Otro aspecto negativo que aqueja a este sector informal es el de la intención de reubicar a los vendedores en edificios y locales comerciales cerrados, sin

⁶⁰ Tomado del Memorando ejecutivo Fondo social de inversiones para el emprendimiento empresarial asociativo. Corporación Siembra futuro. 2002

garantizarles el flujo de personas que hoy en día circulan por las calles y avenidas donde ellos se encuentran.

Ante tanto advenimientos para los comerciantes por las construcciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - Transcaribe hay una programa de “crédito solidario para los vendedores informales afectados por Transcaribe” que beneficie a 200 personas, las cuales requieren de un capital de trabajo de doscientos millones de pesos (\$200.000.000), teniendo en cuenta un promedio de \$1.000.000 por persona, según datos suministrados por las organizaciones de vendedores y corroborados en el estudio adelantado por la Universidad de Cartagena.⁶¹

Tabla 4. Estructura de gastos y aportes del proyecto en seis meses.

La estructura de gastos y los aportes del proyecto en seis (6) meses es la siguiente:

CONCEPTO	ENTIDAD APORTANTE (ALCALDIA u OTRA ENTIDAD)	CORPORACION SIEMBRA FUTURO	LOS PROPIOS BENEFICIARIOS
Aporte para el Capital de Trabajo	\$ 180.000.000	-0-	\$20.000.000
Programa de Capacitación de 40 horas a 200 personas a todo costo	\$10.000.000	\$10.000.000	-0-
Gastos Administrativos – Gerente, Asesores, Trabajadoras Sociales, Oficina, Papelería, Sistema	\$10.000.000	\$40.000.000	-0-
Costo del Encargo Fiduciario	-0-	\$6.000.000	
TOTAL	\$200.000.000	\$56.000.000	\$20.000.000

Fuente: Corporación Siembra Futuro

Las personas beneficiadas al Fondo de Progreso⁶² con negocios ubicados en la periferia de las rutas del Transcaribe, serán capacitadas por la Corporación

⁶¹ Ibid. Pág. 6.

⁶² Trabaja en pro del mejoramiento integral en el nivel de vida de las personas afectadas por el flagelo de la pobreza y la exclusión social y económica.

Siembra Futuro⁶³ junto con la Universidad de Cartagena, con un programa de capacitación en visión estratégica y competitividad para el emprendimiento empresarial asociativo, de carácter obligatorio. Esta Corporación SIEMBRA FUTURO es una ONG, dedicada a promover el emprendimiento asociativo y el mejoramiento del nivel de vida de las personas, mediante la aplicación de conceptos modernos sobre la productividad y la competitividad, la democratización económica y la vinculación de comerciantes informales, trabajadores, ex-trabajadores, jubilados o personas independientes, a proyectos empresariales asociativos productivos, de alto impacto social y de resultados económicos exitosos.⁶⁴

⁶³ Siembra futuro es una organización sin ánimo de lucro a nivel nacional, dedicada al emprendimiento y mejoramiento del nivel de vida de las personas.

⁶⁴ Op. Cit. Pág 7 y 8.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En la ciudad de Cartagena, la calidad del empleo desplegó varios indicadores importantes que permiten generar un análisis amplio del mercado laboral y al mismo tiempo observar la calidad de vida de la sociedad cartagenera. De acuerdo con los indicadores analizados anteriormente, logran mostrar los cambios ocurridos en los seis primeros años transcurridos del nuevo milenio, donde de alguna manera inciden en los distintos patrones de desarrollo y el acontecer socio económico.

La ciudad tuvo un mejoramiento en términos del mercado laboral, donde los ingresos resultaron positivos de acuerdo al capital humano, en la cobertura de seguridad social y la jornada laboral mejoraron, pero en cuanto a la estabilidad social se evidenció una pérdida leve, que se traduce en un incremento de la vinculación temporal.

Consecuentemente, hoy por hoy con el nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe, se está generando 53 empleos directos dentro de la estructura del ente gestor, Transcaribe S.A, que cuenta con una organización lineal-staff, que es un tipo mixto e híbrido de organización, que cuenta con órganos o unidades de línea que son aquellas posiciones que se concentran en alcanzar los objetivos principales de la empresa y con asesoría (staff) quienes se encargan de servicios especializados y de consultoría. En cuanto al ente recaudador, cuando comience la operación de sistema generaría 160 empleos directos dentro de su propia estructura con una mano de obra calificada.

Asimismo, el análisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) - TRANSCARIBE, permitió identificar que pese tener como fortaleza una baja intensidad de mano de obra en el servicio, su debilidad de ofrecer inestabilidad laboral y falencias en lo que refiere a la remuneración, no permiten dar seguridad para contrarrestar y avanzar en el alto índice de desempleo y disminuir el empleo informal que se acentúa con fuerza en la ciudad. Es conveniente aproximar aquella política laboral que tienen como oportunidad a condiciones que ofrezcan mayor estabilidad y beneficios laborales para los postulados a dichos cargos.

Es evidente la preocupación que ha generado este macroproyecto alrededor del grupo de empresarios del sector de Transporte, a partir de la estabilidad laboral futura de los transportadores actuales y concluyen que de la ejecución de este solo resultará un incremento considerable del transporte informal como el mototaxismo y el transporte pirata encontrado en los vehículos particulares.

No obstante Los contratiempos de la construcción de este proyecto no han dejado más que amoldarse y reducir la frecuencia debido a los múltiples trancones, y es imposible elaborar un plan de acción debido a la carencia de malla vial, lo que impide cualquier tipo de estrategias para compensar las múltiples pérdidas desde los inicios de la construcción del proyecto.

De forma paralela, los establecimientos aledaños a construcción de las rutas del nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Transcaribe en forma general, perciben a éste como una obra urbanística importante en la ciudad, la cual según su punto de vista va a traer beneficios, entre los cuales está una mayor movilidad, lo que se traduce en un flujo mayor de clientes, al igual que un mejor acceso y rapidez a su negocio. Sin embargo, a la par conciben que el proceso de construcción se ha convertido en un obstáculo para el desarrollo normal y óptimo de sus actividades como empresa, puesto que ha engendrado una serie de situaciones que así lo confirman.

En el caso específico de los establecimientos de negocio formal, que son un porcentaje importante de comerciantes y de microempresas de la ciudad, que como fuente de empleo generan una media de 4.06 empleos directos y 1,22 indirectos; situaciones como la reorganización y asignación de más funciones de las previstas por los respectivos cargos al cuerpo laboral y el despido de empleados han sido las que mayor repercusión han producido dentro de su estructura, y asimismo otro tipo eventualidades como la reducción de la jornada de trabajo, reducción del salario y renunciaciones voluntarias por parte de los trabajadores.

En los establecimientos de negocio informal, caracterizados por ser de tipo familiar, emplear en su gran mayoría a hombres que llevan en promedio 13 años laborando en tal actividad, de los cuales hay que resaltar que un 11,1% son niños y adolescentes menores de edad y un 3,7% adultos de la tercera edad y producir en promedio ingresos de \$789.890; la percepción y repercusión ha sido igual, indistintamente si han sido reubicados o no por el Distrito. En efecto, de los que han sido reubicados un 32,4% ha enfrentado una ardua competencia que ha llevado desde un cambio en sus productos para poder vender más hasta el cierre definitivo del negocio; los que no han sido reubicados –que son el 100% de los que están localizados en el tramo II- han tendido que alargar su jornada laboral y ofrecer nuevos productos.

Legalmente, la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) en Cartagena se rige por varios instrumentos de los cuales se encuentra la Alcaldía de Cartagena en conjunto con el ente gestor Transcaribe S.A., los funcionarios de espacio público y los comerciantes informales donde formaliza en el juzgado la mesa de concertación en pro de búsqueda de soluciones a la problemática de este sector que se ve directamente afectado por la construcción de las obras del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), además de fortalecer los planes ya estipulados por el distrito. Sin embargo se cuenta

actualmente con otros planes estratégicos como el de la relocalización focalizado principalmente en la parte del centro para todos los comerciantes informales con el fin de ubicarlos por sectores de actividad económica con el fin identificarlos y generar una mayor organización en la ciudad. Unos de los principios del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) es de abrir oportunidades de inversión en Cartagena permitiendo la dinamización de su economía y principalmente la generación de empleo a partir de la transformación y mejoramiento del entorno, conllevando esto a un nivel competitivo y creciente movilidad de capital y de población y brindando un nivel de calidad de vida adecuada.

Finalmente, el estudio permitió identificar un mercado laboral con falencias en lo que respecta a calidad, beneficios y oportunidades, el subempleo crece con mayor relevancia y por ende esta insatisfacción propicia escenarios de baja productividad en lo que se encuentran laborando. De acuerdo al desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – TRANSCARIBE, se pudo observar que la influencia de este macroproyecto se encuentra relacionado con un incremento hasta la fecha de comercio informal, no obstante se ha reclutado personal para la construcción de las obras que se ha traducido en 2111 empleos directos e indirectos, igualmente la incidencia de este proyecto ha sido relevante dentro de los establecimientos tanto informales como formales ubicados alrededor de las construcciones de los tramos I y II, trayendo consigo situaciones de despidos, disminución de salarios, cierres temporales y definitivos, además de cambios en las estructuras organizacionales. Se espera que con la ejecución y operación del Sistema las pérdidas presentadas actualmente puedan ser superadas y la generación de empleo formal cuente con cada una de los beneficios laborales legalmente requeridos.

Desde el marco legal el distrito se encuentra bajo varios puntos que ayudan a la organización y reubicación a los establecimientos de comercio informal, donde principalmente promueven la colaboración en cuanto a la identificación y el esparcimiento equitativo del espacio público en conjunto con los acuerdos ejecutados por estos, permitiendo un ambiente de desarrollo urbano productivo capaz de conducir a una competitividad en todos los sectores económicos en comparación a todas las metrópolis del país. En cuanto a este estudio se logra ver los diversos proyectos realizados encaminados a la identificación de las fallas y beneficios generados por la creación y desarrollo del macroproyecto de Sistema Integrado de Transporte Masivo.

BIBLIOGRAFÍA

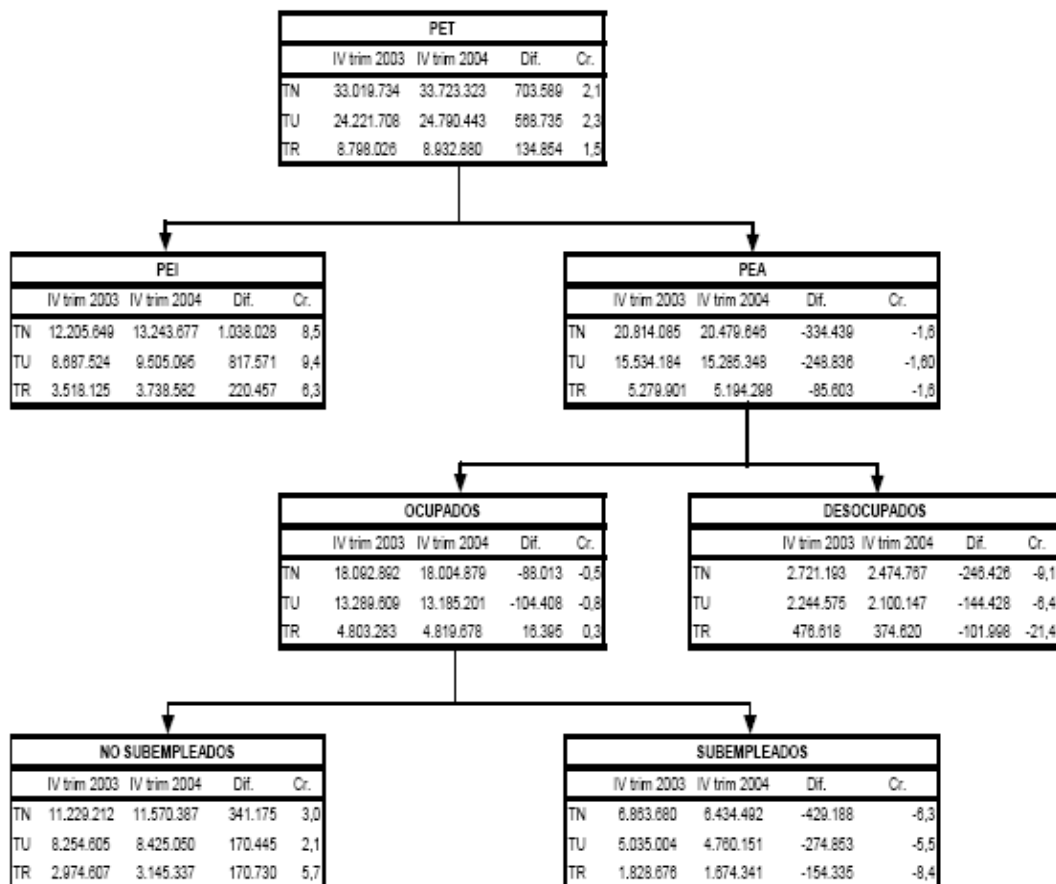
- ENTREVISTA, Alfonso Mendoza, Gerente, Cooperativa Integral de Cartagena - Coointracar S.A. 1 de abril de 2008
- ENTREVISTA, José Alfaro, Jefe de Operación, Sistema Integrado De Transporte Masivo – TRANSCARIBE S.A. 4 de Abril de 2008
- ENTREVISTA Sandy Haydar, Gerente, Metrocar S.A. 3 de abril de 2008
- ENTREVISTA Wilmer Mosquera, Gerente Cooperativa de Transporte Urbano – Cootransurb S.A. Cartagena, ,02 de Abril de 2008.
- LATORRE, Emilio. Transporte y crecimiento regional en Colombia. Cerec y Uniandes.1986.
- PÉREZ, Francisco. Balance de la evolución del mercado laboral colombiano. DANE. 2004.
- Periódico el Universal, Publicación Miércoles 21 de Julio de 2007
- Plan de Desarrollo Distrital de Cartagena. Pag.27
- Plan de Ordenamiento Territorial. Pág. 45 –46.
- Plan de reasentamiento
- Programa de Gobierno de Judith Pinedo 2008-2011.
- RAMÍREZ Rojas, Manuel. Mercado de trabajo, subempleo, informalidad y precarización del empleo: los efectos de la globalización.

- Sistema Integrado Del Servicio Público Urbano De Transporte Masivo De Pasajeros Del Distrito De Cartagena – Transcribe. Documento CONPES 3259. DNP.
- TIMANÁ Rojas, Jorge A., University of British Columbia, Universidad de Piura.
- Informe rendición Transcribe- dirección técnica y de planeación. BID. 2005.
- VÁSQUEZ Fernández, Héctor. Empleo y calidad del empleo en Colombia. Escuela nacional sindical ENS. 2005
- Indicadores Económicos. Coyuntura Económica. Banco de la República. 2005.

ANEXOS

Anexo A. Comportamiento de las variables del mercado colombiano 2004 - 2006

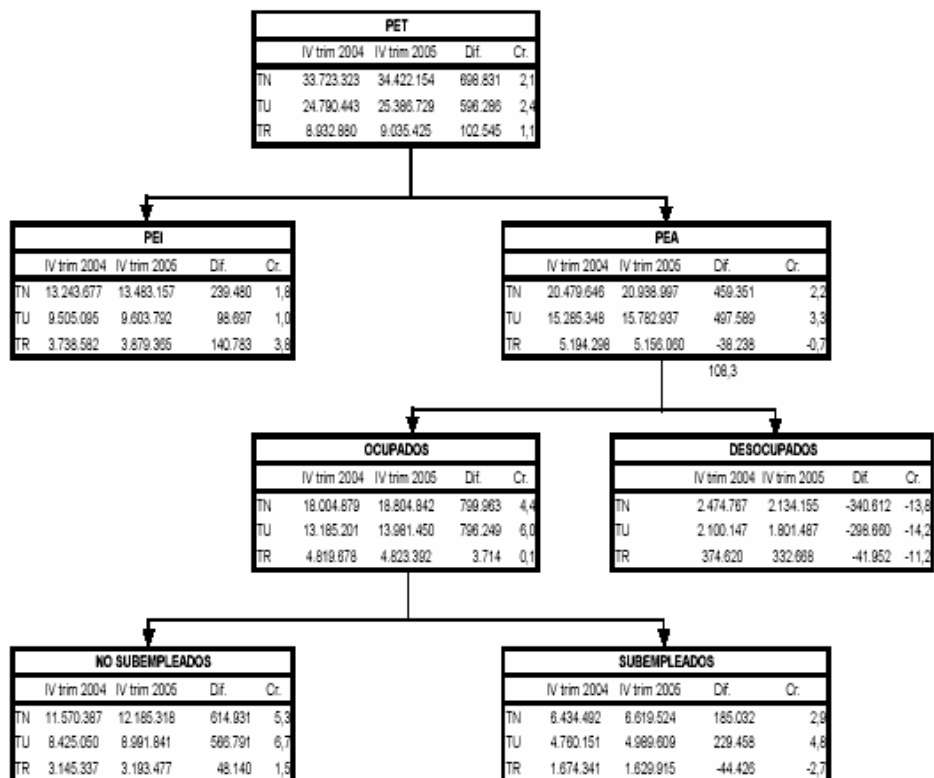
AÑO 2004



TN = Total Nacional; TU = Total Urbano; TR = Total Rural; Cr = Crecimiento; Dif = Diferencia

Fuente: Documento coyuntura socioeconómica 2004

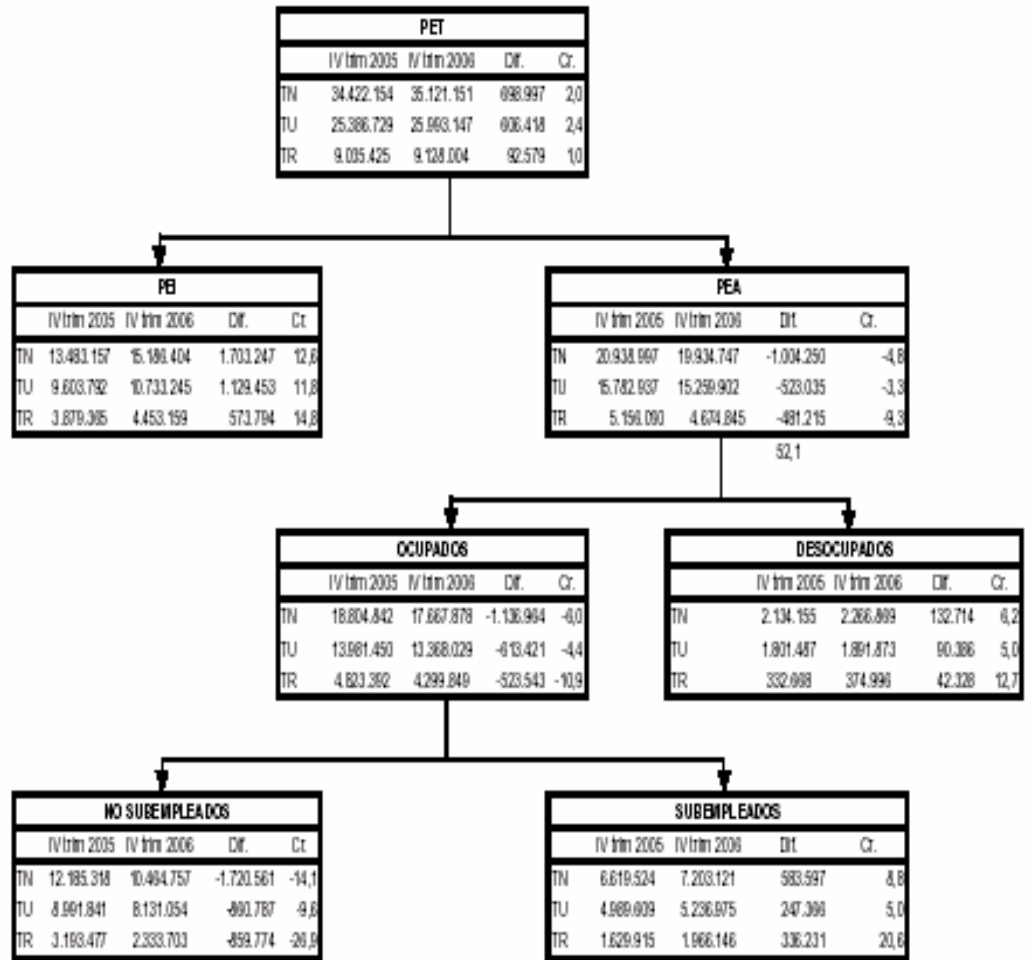
AÑO 2005.



TN = Total Nacional; TU = Total Urbano; TR = Total Rural; Cr = Crecimiento; Dif = Diferencia

Fuente: Documento coyuntura socioeconómica 2005

AÑO 2006

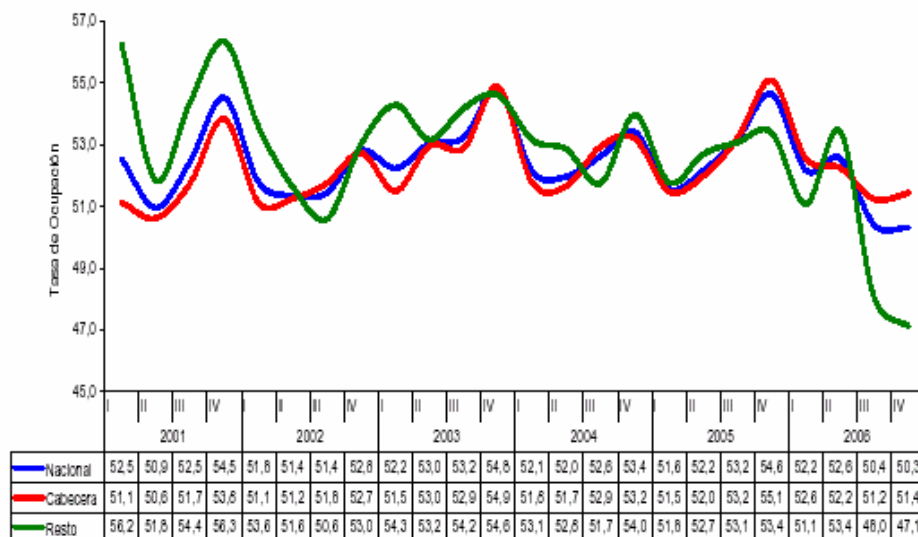


TN = Total Nacional, TU = Total Urbano, TR = Total Rural, Cr = Crecimiento, Dif = Diferencia

Fuente: Documento coyuntura socioeconómica 2006

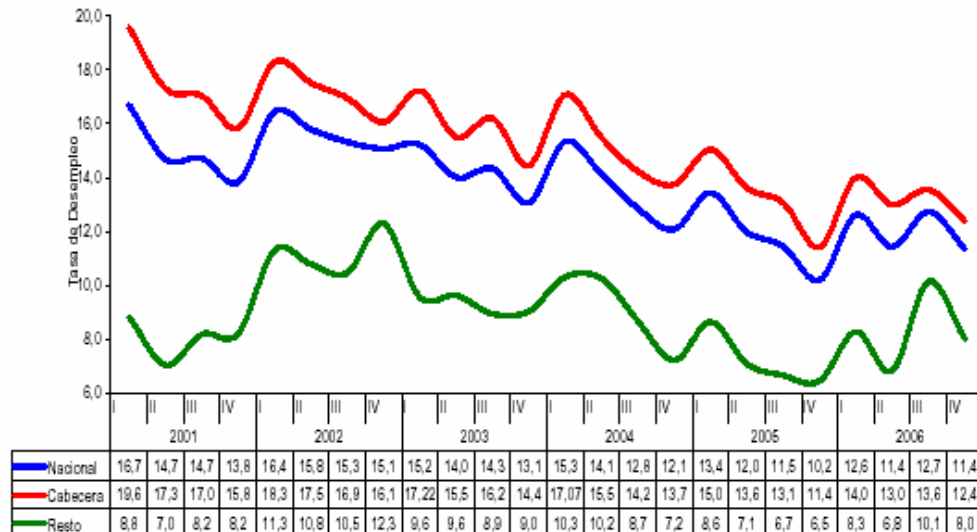
Anexo B. Diagnóstico del mercado laboral

Tasa de ocupación, 2001 – 2006 (IV trimestre)



Fuente: DANE - Encuesta Continua de Hogares

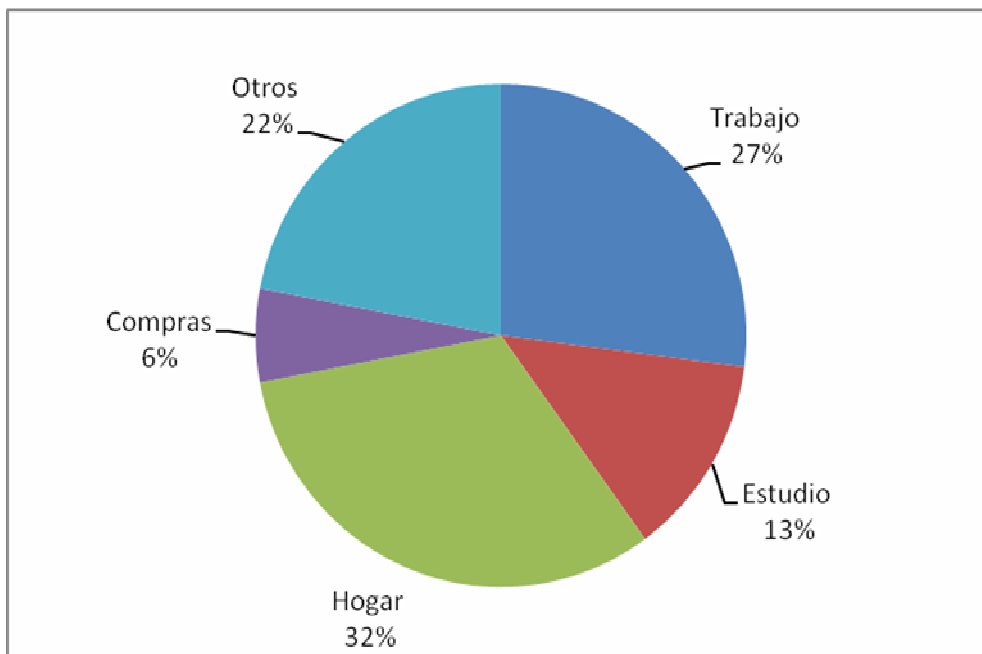
Tasa de desempleo, 2001 – 2006 (IV trimestre)



Fuente: DANE - Encuesta Continua de Hogares

Fuente: Documento coyuntura socioeconómica 2005-2006

Anexo C. Motivo de los viajes en transporte público colectivo.



Fuente: Transcribe.com

Anexo D. Descripción del Sistema Integrado De Transporte Masivo - Transcaribe

En el Distrito de Cartagena al igual que muchas ciudades del país el sistema de transporte público colectivo representa uno de los principales elementos en la movilidad diaria. Es por ello que se generó este sistema de transporte masivo como herramienta para el desarrollo de las ciudades que lo han de implementar.

Misión

Gestionar, ejecutar y operar soluciones de transporte masivo eficientes para Cartagena de Indias, por la obligación que tiene el Distrito de proveer o garantizar un servicio público de transporte confiable, para mejorar la calidad de vida y la competitividad de la ciudad, mediante un sistema tronco alimentado integralmente seguro, que alcance tiempos óptimos de desplazamiento, y que responda a las condiciones naturales y culturales de la ciudad.

Visión

En el año 2012 seremos una empresa sólida, con credibilidad y liderazgo, orgullo de los cartageneros, con un sistema de transporte masivo que mejorará la calidad de vida, mediante desplazamientos cómodos ágiles y seguros para sus usuarios, transformando ambiental, urbanística y culturalmente nuestra ciudad.

Descripción del proyecto.

El sistema integrado de transporte del Distrito de Cartagena se basa en el concepto de un sistema tronco-alimentado. En los barrios de la periferia o cuenca de alimentación se tienen las rutas alimentadoras con buses de mediana y baja capacidad (similares o iguales a los buses convencionales actuales) que transportan a los usuarios hasta las terminales de transferencia donde pasan, con integración física, operacional y tarifaria, a las rutas troncales para ser llevados a sus destinos en buses de alta capacidad del tipo articulados por corredores troncales con carriles exclusivos o preferenciales. En el Distrito de Cartagena el sistema integrado de transporte considera además la posible integración con el transporte acuático.

Área de influencia del SITM.

Los consumidores tendrán la alternativa de rutas auxiliares integradas física, operacional y tarifariamente para acceder a las zonas que no son cubiertas por las rutas troncales o alimentadoras. Las rutas que llegan de las áreas suburbanas o poblaciones vecinas serán integradas en las terminales de transferencia ubicadas en los corredores por donde llegan a la

ciudad. De este modo, las poblaciones vecinas quedan integradas a cualquier punto de la ciudad

Infraestructura del SITM.

Las infraestructuras del sistema integrado de transporte la constituyen el conjunto de corredores viales, terminales de transferencia, estaciones de parada y todo el mobiliario urbano del espacio público que sirve de apoyo para la prestación del servicio de transporte público colectivo. En todos los elementos se tendrá el tratamiento adecuado para niños, mujeres embarazadas, discapacitados y personas de la tercera edad. Serán adecuadas las infraestructuras para que el sistema integrado de transporte pueda brindar todos los beneficios que justifican su implantación.

La infraestructura del SITM contempla la intervención vial de 9.2 km. Del corredor troncal y la adecuación de los corredores pretroncales y complementarios, 17 estaciones de paradas (EP), desde la bomba el amparo hasta el parque de la marina y paraderos de los corredores pretroncales y complementarios, construcción y/o adecuación de la infraestructura existente en los corredores troncales, adecuación de todas las intersecciones de los corredores troncales y uniones con las pretroncales y complementarios , la construcción de un Terminal de transferencia y 17 estaciones de paradas.

Actuaciones y funcionamiento de la infraestructura.

Los análisis técnicos adelantados en el marco del Diseño Conceptual del sistema integrado de Transporte para el Distrito de Cartagena concluyeron que es necesario un reordenamiento de la totalidad de las rutas, estableciendo niveles jerárquicos acordes con los niveles de demanda servidos. Los componentes del sistema para atender los distintos niveles de demanda son:

- 1. Rutas troncales:** son las encargadas de transportar los usuarios en vehículos de alta capacidad desde las terminales de transferencia hasta las estaciones de parada a lo largo de los corredores troncales, circulando por carriles exclusivos o preferenciales y con integración física, operacional y tarifaria como principal elemento del sistema. A continuación se mostrar un cuadro sobre de las rutas troncales de la primera fase del SITM.

Ruta	Tipo de Servicio	Recorrido	Tipo Vehículo	Long (km)
t101e	Expreso	Amparo-Centro	Articulado	20,24
t101s	Semiexpreso	Amparo-Centro	Articulado	20,24
t102p	Parador	Amparo-Bocagrande	Padron	25,98
t102s	Semiexpreso	Amparo-Bocagrande	Padron	25,98

El corredor troncal principal conformado por la avenida pedro de Heredia, avenida Venezuela, Blas de lezo, avenida san martín para los efectos que estaban disponibles del

proyecto solo se tienen previsto trabajar sobre la avenida Venezuela, Pedro de Heredia, Blas De Lezo y Glorieta de Santander.

- **Rutas alimentadoras:** provienen de la periferia de la ciudad y son las encargadas de captar y distribuir la demanda en la cuenca de influencia hasta las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.

No	Cód	Ruta	Vehículo Tipo	Long (km)
1	a101p	El Pozón	Bus	8.83
2	a103p	Variante Cartagena	Bus	9.46
3	a106p	San José de los Campanos	Bus	8.12
4	a107p	Universidad Tecnológica	Bus	9.37
5	a108p	Bayao - Simón Bolívar	Bus	9.85
6	a109p	Universidad Tecnológica - Socorro	Bus	22.52
7	a110p	Universidad Tecnológica - Calle 15	Bus	13.12
8	a111p	Fredonia	Bus	4.40
9	a112p	El Rodeo	Bus	8.70
10	a113p	Simón Bolívar	Bus	11.24
11	a114p	Campestre	Bus	8.82
12	a200p	Laquito - Castillo	Bus	5.72

Fuente: Elaboración propia

- **Rutas auxiliares:** cumplen la función de transportar usuarios por corredores (pre-troncales) no atendidos por las rutas troncales con vehículos tipo padrón o vehículos convencionales (buses de 60 pasajeros) y llegan a las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.

No	Cód	Ruta	Vehículo Tipo	Long (km)
1	x002p	Terminal Intermunicipal - Centro (por Crisanto Luque)	Convencional	29.07
2	x101p	El Amparo - Aeropuerto (Crespo)	Padrón	30.26
3	x102p	El Amparo - Centro (por Calle 30)	Padrón	21.83
4	x103p	El Amparo - Centro (por Manga)	Convencional	26.87

Fuente: Elaboración propia

2. Rutas troncales y complementarias: en los corredores troncales el carril del bus no requiere separación física del resto de carriles, se mejora toda la sección realizando obras de adecuación, reparcho y mejoramiento de la señalización. Estos corredores cuentan con paraderos o cobertizos a todo lo largo separados cada 300 metros.

Los corredores troncales son ejes viales con calzado o carriles exclusivos de buses de alta capacidad de las rutas troncales del SITM. Los corredores troncales se caracterizan por tener altos volúmenes de pasajeros de transporte público colectivo: avenida Pedro Romero, Crisanto Luque, Calle 15, tramo de la troncal de Occidente, un tramo de la carretera de la Cordialidad desde la Terminal de Cartagena hasta la estación de servicio El Amparo.

3. Rutas complementarias o remanentes: cumplen la función de transportar usuarios desde las zonas no atendidas por rutas troncales, ni alimentadoras, ni auxiliares por corredores secundarios y con vehículos convencionales sin integración tarifaria ni física con el sistema tronco-alimentador. En este grupo pueden clasificarse las rutas suburbanas o municipales que solo se integran físicamente en las terminales de transferencia. Adicionalmente se consideran todas las rutas que cubren zonas no cubiertas por el sistema.

No	Cód	Ruta	Vehículo Tipo	Long (km)
1	c005p	Boquilla – Centro	Bus	19.10
2	c006p	Universidad Tadeo – Centro	Bus	38.62
3	c007p	Campestre - Manga – Centro	Bus	27.24
4	c008p	El Educador - Calle 30 – Centro	Bus	30.46
5	c009p	Socorro - Calle 30 – Bazurto	Bus	17.95
6	c010p	Socorro - Bosque - Manga – Centro	Bus	27.49
7	c011p	Universidad Tecnológica - Calle 15 - Manga – Centro	Bus	30.39
8	c013p	Aeropuerto - Bocagrande - Laguito – Castillo	Bus	23.20
9	c014p	Membrillal - Mamonal – Bazurto	Bus	25.80
10	c015p	Pasacaballos - Mamonal – Bazurto	Bus	39.44
11	c016p	Albornoz - Mamonal – Bazurto	Bus	23.90
12	c020p	Aeropuerto - Manga - Los Comuneros (horario y antihorario)	Bus	33.22
13	c022p	Simón Bolívar - Blas de Lezo - Crisanto Luque - Bazurto	Bus	22.26
14	c023p	SAO - El Bosque - Manga - Pié de la Popa	Bus	23.02
15	c024p	Simón Bolívar - Caracoles - Crisanto Luque – Bazurto	Bus	19.84

Fuente: Elaboración propia

No	Cód	Ruta	Vehículo Tipo	Long (km)
1	s101p	La Paz - El Amparo	Bus	49.52
2	s102p	Arjona - El Amparo	Bus	39.57
3	s103p	Bayunca - El Amparo	Bus	38.26
4	s104p	Turbana - El Amparo	Bus	33.09
5	s105p	Turbaco - El Amparo	Bus	17.27
6	s106p	Villanueva - El Amparo	Bus	49.82
7	s107p	Santa Rosa - El Amparo	Bus	27.48

Fuente: Elaboración propia

4. Estaciones de paradas: son espacios cerrados que están localizadas en los corredores troncales y sirven para el ascenso y descenso de las personas que utilizaran este servicio.

Precauciones en el uso de las instalaciones y buses del SITM.

Para hacer un uso adecuado y precavido al momento del ingreso y salida de los buses del transcribe deben tener en cuenta los siguientes pasos:

1. El usuario deberá usar las rampas, puentes, túneles o plataformas, siempre por la derecha.
2. Cuando el usuario espere el bus deberá pararse detrás de la línea amarilla de seguridad para evitar accidentes de igual manera dentro del auto bus.

3. Permita que salgan las personas que vienen en el bus, y luego ingrese.
4. Si se pasa de la estación a la que va no se preocupe, descienda en la siguiente y regrese en el bus que viene sentido contrario, sin pagar tiquete adicional sin salir de la estación.
5. Si se sale del sistema debe pagar un nuevo viaje.
6. Por seguridad del usuario y la de los demás procuren no llevar paquetes muy grandes.
7. Por su seguridad y la de los demás no debe ingresar a las Estaciones y Buses con comidas, bebidas; ni fumando.
8. Utilice las rampas de acceso y salida de los paraderos
9. Adquiera los tiquetes en las taquillas que se encuentran en las entradas de las terminales.
10. Dentro de la Terminal lea muy bien las rutas hacia donde se dirige y escoja su destino, haciendo la fila y sin pasar la línea amarilla de seguridad.

Reglamentación en el uso del SITM

1. Utilice los puentes peatonales y cebras cemaforizadas para ingresar a las estaciones.
2. Las sillas azules son únicamente para personas con discapacidad, mujeres embarazadas, niños de brazos y adultos mayores.
3. Mantenga los buses y las estaciones limpias y en buen estado de esto depende su propia comodidad.
4. Está prohibido fumar, comer, beber e ingresar con mascotas y paquetes grandes al sistema.
Las personas invidentes pueden ingresar con perros lazarillos.
*Art. 87 Código nacional de tránsito
5. Salir del auto bus deprisa y dejar salir a los demás pasajeros en orden para que otros puedan ingresar.
6. Haga fila de manera horizontal, paralela a los costados de la estación y detrás de la línea amarilla
7. Todo usuario que utilice el sistema Transcaribe, sin importar la edad, debe pagar su viaje.

Fuente: es.transcaribe.gov.co/transcaribe_colombia.asp

ANEXO E. Cuestionario dirigido a los establecimientos formales ubicados en los tramos I y II del SITM- Transcribe

CUESTIONARIO N°

Cuestionario dirigido a los establecimientos formales ubicados en los tramos I y II del SITM- Transcribe.

Nombre Empresa: _____
Actividad Económica: _____
Número de empleados Directos: _____
Tamaño de la Empresa: _____
Número de empleados indirectos: _____

Preguntas:

1. ¿De los siguientes niveles organizacionales, con cuales se encuentra representado su establecimiento de negocio? Marque con una (X)

- () A- Nivel Institucional (Alta Gerencia - Toma de decisiones)
- () B- Nivel Intermedio (Planes – Acciones)
- () C- Nivel Operacional (Subordinados - Funciones)

2. ¿Cuántos y cuáles son los cargos que atiende cada nivel Organizacional en su establecimiento de negocio?

() **A - Nivel Institucional.** _____

() **B - Nivel Intermedio.** _____

() **C - Nivel Operacional.** _____

3. ¿Con que tipo de contrato se encuentra laborando sus empleados actualmente?

- () A- Contrato individual de trabajo a término fijo.
- () B- Contrato individual de trabajo a término indefinido.
- () C- Contrato de prestación de servicios.

- D- Contrato de practicantes.
- E- Ninguno.

4. ¿En cuántos salarios mínimos el establecimiento comercial está obligado a otorgar como retribución a sus empleados teniendo en cuenta su cargo a desempeñar?

- A- Nivel Institucional**
- A. 0 - 1 SMMLV
 - B. 1 - 2 SMMLV
 - C. 2 - 3 SMMLV
 - D. 3 - 4 SMMLV
 - E. 4 y más SMMLV

- B- Nivel Intermedio**
- A. 0 - 1 SMMLV
 - B. 1 - 2 SMMLV
 - C. 2 - 3 SMMLV
 - D. 3 - 4 SMMLV
 - E. 4 y más SMMLV

- C- Nivel Operacional**
- A. 0 - 1 SMMLV
 - B. 1 - 2 SMMLV
 - C. 2 - 3 SMMLV
 - D. 3 - 4 SMMLV
 - E. 4 y más SMMLV

5. ¿Cuáles de los siguientes beneficios le ofrece usted al cuerpo laboral como incentivo en su empresa?

- A- Bonificación por horas extras.
- B- Capacitaciones a los empleados.
- C- Prestaciones para educación superior.
- D- Comisiones por ventas.
- E- Fondo de empleados (créditos por libranza).
- F. Formación y carrera.
- G. Primas extra legales.

6. ¿Mencione las condiciones que ofrece a los empleados en lo referente a seguridad social?

- A- EPS
- B- ARP
- C- ARS
- D- Pensiones y Cesantías.

7. ¿Durante la construcción del SITM-Transcribe cuales de las siguientes situaciones se presentaron en su establecimiento comercial conforme al cuerpo laboral?

- A-Contratación de personal.
- B-Multifuncionalidad y reorganización
- C-Reducción de calendario laboral
- D-Solicitud a universidades para prácticas laborales.
- E-Reducción pago salarial.
- F-Despido de empleados.
- G-Renuncias voluntarias.
- H. Otros Cuales? _____

8. ¿Cuántos de los siguientes aspectos de su establecimiento comercial durante la ejecución de las obras de SITM-Transcribe tuvo que fortalecer?

- () A- Reajuste de portafolios de servicios.
- () B- Imagen corporativa.
- () C- Optimización de recursos o herramientas de trabajo.
- () D- Reestructuración de presupuesto
- () E- Ajuste en el marketing estratégico de la empresa.
- () F- Remodelación de infraestructura.
- () G- Otros Cuales? _____

9. ¿De los siguientes ítems, cual considera que es el más importante beneficio para su establecimiento de acuerdo al desarrollo y ejecución del SITM?

- () A- Mayor flujo de clientes.
- () B- Reintegración del personal.
- () C- Menor Competencia.
- () D- Mejor Acceso y rapidez a su negocio.
- () E- Ninguno

ANEXO F. Cuestionario dirigido a los establecimientos informales ubicados en los tramos I y II del SITM- Transcaribe

CUESTIONARIO N°

Cuestionario dirigido al comercio informal ubicado en los tramos I y II del SITM- Transcaribe.

Nombre Empresa: _____
Actividad Económica: _____
Número de empleados Directos: _____
Tamaño de la Empresa: _____
Número de empleados indirectos: _____

Preguntas:

1. ¿Cuánto tiempo lleva ejecutando su actividad económica?

_____ Años.

2. ¿Cuántas personas laboran en el negocio incluyéndose usted? ¿Quiénes son y que edad tiene?

Tipo de persona	Edad	Género
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

3. ¿Cuántos son aproximadamente los ingresos mensuales del negocio?

4. ¿Ha sido reubicado a causa de la construcción del SITM- Transcaribe?

A- si su respuesta es afirmativa continúe el orden de las preguntas (5, 6, 7).

B- si su respuesta es negativa pase directamente a la pregunta # 7.

5. ¿Qué tipo de reubicación ha experimentado su negocio?

() A- Reubicación a espacio privado.

() B- Reubicación a espacio Público.

() C- Relocalización definitiva.

6- ¿Cuales de los siguientes aspectos se han presentado debido a la construcción del SITM- Transcaribe?

- A- Mayor número de clientes.
- B- Mayor competencia.
- C- Incremento de ingresos.
- D- Menor competencia.
- E- Cambios en la prestación de servicio (Productos).
- F- Cierre temporal.
- G- Disminución en el precio de sus productos.

7-¿Durante la construcción del SITM- Transcribe, cuáles de los siguientes cambios tuvo que realizar en su establecimiento?

- A- Oferta de nuevos productos y/o servicios.
- B- Ampliación de su horario laboral.
- C- Integrar más empleados.
- D- Reducción de los empleados.
- E- Ampliación del espacio de su negocio.