

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS DE AQUINO

Facultad De Comunicación Social

Énfasis De Periodismo

MONOGRAFÍA DE GRADO

Presentado Por:

Diana Vásquez

Eliana Wagner

Óscar Fagua

Bogotá D.C

INTRODUCCIÓN

Hace dos años inicio el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal en la ciudad de Bogotá. Tenía dos objetivos: dignificar el trabajo de los carreteros y acabar el maltrato al que eran sometidos estos caballos. Sin embargo, hay unos carreteros que no han sido parte del censo y tienen sus bestias guardadas en algún lugar de la ciudad. ¿Cuál será el balance de esta iniciativa a noviembre de 2014?

El 1 de enero del 2014 entró en vigencia el decreto del no tránsito de carretas en la ciudad de Bogotá y, aunque 2.891 gocen de su vehículo hoy día, existe una cifra de más de 900 carreteros que quedaron fuera del censo. Ahora la pregunta es:

¿A qué se dedican estos carreteros que no entraron en el censo, si su principal actividad fue interrumpida por un decreto que entró en vigencia aproximadamente hace 10 meses?

Sin embargo, antes de analizar esta nueva problemática del proceso de sustitución, cabe resaltar algunos antecedentes de dicho proceso.

El 1 de febrero de 2013 entró en vigencia el decreto 1666 de 2010, que se refiere a la prohibición de circulación de vehículos de tracción animal en todo el país. Pero, el 31 de enero del 2012, la Secretaría de Movilidad dio un año más de plazo para entrar en vigencia esta medida. A partir de este vencimiento de términos se inició el Plan de Desarrollo de la Secretaría de Movilidad, sustituyendo las carretas de equinos por vehículos de tracción mecánica. Esta reforma trajo a mediano y largo plazo cambios significativos para la comunidad de carreteros, que se estima son alrededor de 2.900 los censados en el 2010.

Partiendo de lo anterior, el presente ejercicio de periodismo investigativo se realiza desde el enfoque del periodismo público y abarca la problemática referente al manejo que le dan los medios de comunicación como El Tiempo, El Espectador y City TV, en un paralelo con la Secretaría de Movilidad y el Concejo de Bogotá, a

la información emitida sobre este plan de sustitución. Además, esta se pone en comparación y relación con los resultados obtenidos en la investigación realizada con anterioridad en el periodo febrero-diciembre de 2013.

La cual partió del interés por indagar los cambios socioculturales y económicos a los que se verían enfrentados los carreteros al acogerse al programa de la Secretaría de Movilidad. Para dicho fin, se establecieron herramientas periodísticas que permitieran el acercamiento con la comunidad y además, sustraer la información requerida para futuros análisis desde lo cuantitativo y cualitativo de la situación que se estaba viviendo. Para ello, las entrevistas dirigidas, las informativas y especializadas fueron grandes aliadas, los reportajes y trabajo de campo permitieron evidenciar la realidad que hoy día los medios de comunicación ocultan.

Ante tal problemática se establecieron ítems a trabajar que permitieron delimitar detalladamente los cambios que debían afrontar alrededor de 3.000 carreteros, iniciando por identificar y realizar el respectivo seguimiento a los plazos pactados por la Alcaldía Mayor de Bogotá para la implementación, desarrollo y culminación del programa de sustitución, paralelamente la observación participante permitió indagar sobre la rentabilidad de la vida laboral de los carreteros, para así poder determinar si su vida económica daría un paso a una positiva fluidez que mejoraría su diario vivir o por el contrario deberían afrontar una crisis en su sustento.

Sin embargo, una de las mayores preocupaciones y el mayor pilar del programa planteado desde el año 2002 desde distintas alcaldías, era mejorar la calidad de vida de los carreteros y de los equinos. Para ello se identificaron líderes y portavoces que informaban la situación que vivían día a día las familias que entregaban sus caballos para jubilación, pero que sin obtener respuesta alguna, olvidaban la ilusión de tener una mejor calidad de vida al ver que durante 3 o 4 meses sus vehículos no eran entregados, los plazos estipulados cambiaban constantemente y cada vez eran más los requerimientos y tramites solicitados para poder acceder a su beneficio. No sin dejar atrás la seria problemática de

hacinamiento y falta de recursos para rehabilitar y mantener a los caballos dispuestos para adopción.

De aquí que los diarios de campo y registros fotográficos reflejaran las constantes irregularidades en el programa y además visibilizaran nuevos temas a tratar como lo son la situación que deben confrontar los 900 carreteros que no entraron en el censo, la falta de recursos del estado para culminar su plan de desarrollo y la invisibilización de la voz carretera ante los medios de comunicación y los órganos representantes del estado.

Para ello, se ideó el primer debate público en el mes de noviembre de 2014, denominado ¿un cambio hacia una vida más digna? Por el reconocimiento de la comunidad carretera de Bogotá, en el que representantes de los carreteros, el consejo de Bogotá y la Secretaría de Movilidad y alrededor de 40 carreteros dialogaron y debatieron sobre el plan de sustitución, sus falencias, aciertos y el reconocimiento de la labor carretera en la ciudad de Bogotá, que dejó como conclusión general que la gestión del proyecto falló en su ejecución, debido a la falta de una perspectiva sistémica y la ausencia de una estructura sólida de inclusión social y económica, que a futuro esté enfocada hacia una estabilidad laboral dentro del reciclaje.

Lo anterior a la luz del periodismo público y como reflejo de contribuir con la participación ciudadana en escenarios de debate público y la inclusión de todas las voces implicadas en la problemática en la agenda pública que majea el país.

Sin embargo, al día de hoy, distintos medios aún decoran la realidad de dicho proceso. Los derechos de los carreteros han sido violados, los acuerdos pactados no han sido cumplidos y los cronogramas están disparados. Es por esta razón que, basándonos en la investigación mencionada anteriormente, se estableció un monitorio de medios que muestra lo que los medios de comunicación difunden en comparación con la voz de la comunidad carretera, que pide la reivindicación de sus derechos, el cumplimiento de los acuerdos pactados y denunciar los daños y perjuicios que provocaron los incumplimientos en los cronogramas.

Por supuesto, para llevar a cabo estos objetivos es necesario hacer seguimiento al actual proceso de sustitución de VTA, porque, al día de hoy, este sigue arrojando discusiones o debates tanto en la comunidad carretera y en los entes reguladores del proceso, que pueden llegar a dar otras aristas sobre esta problemática. Los ítems por desarrollar serán los siguientes:

- Identificar el manejo que le dan los medios al proceso de sustitución VTA.
- Evidenciar las problemáticas referentes al manejo que le dan los distintos medios al proceso sustitución de VTA.
- Identificar las voces, fuentes y enfoques con los que los medios han informado sobre esta problemática y ver en qué medida ha habido cabida en tales informaciones a la voz de los carreteros.
- Contrastar las visiones que han ofrecido los medios con las de los actores directamente afectados o beneficiados por el plan de sustitución.
- Evidenciar los resultados del análisis de medios frente a la problemática expuesta.

CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

“La aspiración subyacente en el lema del desarrollo económico y social equilibrado se apoya en dos concepciones concretas: a) la que señala que existen inversiones de carácter social que tienen tarde o temprano rendimientos económicos o que influyen positivamente en una mayor productividad futura; y b) la de que en todo el plan de desarrollo debe haber una determinada proporción –por motivos tanto humanitarios como de rendimiento”. (Medina Echavarria, 1964)

Hablar del término ‘carretero’, por lo menos en el lenguaje popular de Bogotá, es hablar de una persona que, por medio de un vehículo de tracción animal (en este caso el caballo), se dedicaba a labores de reciclaje, acarreos, transporte de chatarra, entre otros. Entre los residuos orgánicos e inorgánicos más comunes que transportan los carreteros estaban los desperdicios, los desechos, residuos industriales de establecimientos hospitalarios y de plazas de mercados. Las ganancias diarias para este gremio variaban entre los 50.000 y 70.000 pesos.

Esta comunidad no ha desaparecido del todo. Pese a la sustitución de vehículos que se ha adelantado en los últimos meses, en el habla cotidiana se les sigue denominando de la misma forma. Se trata de una población que sigue teniendo la responsabilidad de sostener a sus familias y utiliza este medio de trabajo para poder cumplir con todas sus necesidades, aunque ahora lo hagan en otro medio de transporte. La edad de los carreteros va de los 20 a 60 años, teniendo en cuenta que en algunos casos menores de edad deben "colaborar" en esta labor. Las estadísticas establecidas para el año 2002, cuando se hablo por primera vez

del plan de sustitución desde la Secretaría de Movilidad indicaron que la mayor parte de los carreteros son hombres.

La distribución por zonas en la ciudad de Bogotá muestran que un mayor índice de carreteros en la localidad de Kennedy seguido por Bosa, Suba, Ciudad Bolívar y Engativá, que equivalen al 80% del gremio total.

La división social del trabajo al interior del reciclaje se comprendía a partir de tres variables: el medio de transporte que se utiliza para la recuperación; la especialidad del material recuperado; el sitio o lugar en donde se efectúa la recuperación. De los tres puntos anteriores se destaca la importancia del medio de transporte, porque define el lugar de los trabajadores en la estructura social.

En consecuencia, se registran diferencias en las condiciones de reproducción social, política y cultural, en cuanto a las estructuras sociales que se establecen en relación con las sociedades de mercado y prácticas laborales. Dependiendo del medio de transporte que se tenga, se generan imaginarios en la organización del trabajo y en el grado de participación que demandan, según sea el caso, del grupo familiar.

Los inconvenientes que desataban esta labor, y de los cuales la ciudadanía se había quejado por mucho tiempo, tenían que ver con los conflictos respecto al espacio público, la movilidad, el maltrato animal, el desacato a las normas de tránsito, entre otros. Cuando el orden social se altera, es el Estado quien debe velar por la tranquilidad de todas las partes, valorando una salida viable para regular las acciones de los implicados y con ello promover la inclusión de este conjunto de personas en el trabajo del reciclaje.

El artículo 25 de la Constitución Nacional menciona el trabajo como un derecho y obligación social para todos los ciudadanos colombianos. Por esta razón, la labor de carreteros es avalada por el gobierno y, por consiguiente, es acobijada por las leyes laborales.

Por otra parte, se atribuye la creación de estas carretas de tracción animal a personas en su mayoría de estirpe campesina que adaptaron sus habilidades a las oportunidades que les ofrecía la capital. Después vieron la oportunidad de recoger los materiales reciclables que dejaban tirados los ciudadanos. Posteriormente y dejando de lado los recorridos por las calles, alrededor de los años 90 se ubicaron su trabajo en la Plaza España, utilizando sus carretas como medio de transporte para mercados de establecimientos comerciales y ganando así el sustento económico para permanecer en la ciudad.

Estas carretas o “zorras” que empezaron a circular en la ciudad eran la evidencia de la presencia del campo en la capital. Sin embargo, ante las necesidades económicas que presentaban ciertos sectores de la ciudad, esta modalidad empezó a ser adoptada por cientos de familias que encontraban en esta herramienta de trabajo un sustento diario. Con el pasar de los años, las distintas administraciones de la ciudad detectaron que, en cierta medida, el problema de movilidad que afrontaba la ciudad era atribuible parcialmente a las miles de carretas que invadían las calles de Bogotá, pues las carretas de tracción animal no tenían la misma velocidad que un automóvil mecánico, teniendo en cuenta, además, el estacionamiento forzado e indebido en cualquier vía y el irrespeto de cualquier norma de tránsito.

Teniendo en cuenta lo anterior y observando el constante rechazo de la ciudadanía en general de las prácticas laborales de los carreteros, el Gobierno Nacional, en el artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002, contempló en el proceso de retiro de los vehículos de tracción animal que las alcaldías promovieran actividades alternas para las familias que dependían de este tipo de actividad.

Esta medida no se llevó a cabo en los límites de tiempo correspondiente y el alcalde actual de Bogotá, Gustavo Petro, gestionó todos los procesos legales para que se diera trámite al Código Nacional de Tránsito, así que en el Decreto 178 de 2012 estipuló el cambio de vehículos de tracción animal lo antes posible, y como plazo máximo se dio el 31 de enero de 2013.

En cuanto a la actualización de datos, fase inicial del plan de sustitución de vehículos de tracción animal, la Secretaría de Movilidad destacó que se logró identificar a 3.490 carreteros y 2.200 caballos. Dentro del Plan Integral Alternativo y Sustitutivo (PIAS), nombre del proyecto de sustitución, el 50% de los carreteros esperaba recibir vehículos para continuar con su trabajo; el 26%, una indemnización en dinero, y el 24%, un plan de negocios.

El Distrito se comprometió a darle a cada uno de ellos el equivalente a 21'222.000 pesos, un valor cercano a los 36 salarios mínimos mensuales legales vigentes, representados en un vehículo o en un plan de negocio. Esto quiere decir que Bogotá contaba con un presupuesto de 61.331 millones de pesos para acabar con la tracción animal, como lo ordena el Ministerio de Transporte.

Por otra parte, los primeros caballos pasaron a manos de la UDCA, lo que dio como resultado que a finales del 20 se completó el proceso de jubilación de 1.500 equinos. Con ello se erradicó el abuso contra estos animales, por lo cual los carreteros eran seriamente señalados.

Medellín era la única ciudad que desde hacía cuatro años había erradicado los vehículos de tracción animal, proyecto del que se beneficiaron más de 310 carreteros, se financiaron 150 moto-carros y más de 160 proyectos de emprendimiento comercial. En la ciudad de Cali, a finales del mes de octubre de 2014, se dio inicio al proceso de sustitución de vehículos de tracción animal. Allí, 1600 carreteros se unirán a esta, para lo cual se han destinado 4900 millones. En Barranquilla igualmente se está iniciando el proceso. Se estima que en la ciudad hay aproximadamente 900 carreteros.

La Alcaldía Mayor de Bogotá pretendió financiar estos nuevos vehículos de tracción mecánica, con el fin de cambiar la estructura misma de este tipo de transporte en la ciudad, disminuir el índice de maltrato animal y cambiar la imagen de la ciudad.

Sin embargo, como ya se mencionó el programa fallo en gran parte de su ejecución y a la Alcaldía Mayor de Bogotá se le agotó el tiempo para darle

solución a las problemáticas generadas en el intercambio de vehículos de tracción animal por mecánico, las cuales fueron evidenciadas en el debate realizado en la Universidad Santo Tomás, un espacio que permitió esclarecer las voces de los carreteros en cuanto a sus inconformidades, ante los retrasos y vulneraciones a sus derechos. En el que fue indudable la falta de compromiso de las instituciones encargadas por ayudar a dicha comunidad. Pues partiendo de supuestos y resultados alterados, mostraron a la ciudadanía en general que el programa era un éxito y que los problemas de movilidad y denigración del trabajo de los carreteros habían llegado a su fin.

Ante esto la investigación arrojó que la situación económica de los carreteros incluidos en el censo de 2010 y beneficiaron del programa empeoró en un 70 % mientras que la situación de los no censados recae en un 90% en pérdidas y una crisis económica devastadora al no poder trabajar en lo que han hecho por años. Además, un 35 % de la comunidad carretera se encuentra en el vaivén de la Secretaría de Movilidad y la Alcaldía Mayor, pues entre trámites y documentación han dilatado sus procesos desprotegiendo económicamente a más de 1.000 familias, que entregaron sus caballos y hoy no tienen como suplir sus necesidades básicas.

Pero, según la Secretaría muchos carreteros no entregaron la documentación completa o están solicitando un tipo específico de vehículo, incluso se recibieron denuncias que afirman que personas que no son carreteras o algunas que ejercían el oficio en otras ciudades del país han hecho el trámite con el fin de recibir los beneficios económicos del programa y ante esta situación los carreteros residentes de Bogotá y que ejercen la labor hace años se sienten impotentes y claramente inconformes con el proceder de dicha norma.

Sin duda alguna, el decreto 16-66 de 2010, complico la vida de cientos de personas que desde que tenían la minoría de edad se dedicaban a la recolección de escombros y material reciclado para cubrir sus necesidades básicas. Pero, el

contemplar los cambios culturales y sociales se han dejado en el olvido en este plan de desarrollo. Si bien el programa no ha funcionado a cabalidad en términos administrativos y presupuestales, los comportamientos e imaginarios sociales de la comunidad carretera se han visto afectados al obtener un vehículo, que de cierto modo genera un mayor estatus en la comunidad, creando brechas y desigualdades en el ámbito laboral con sus pares. El comportamiento y con ello la cultura ciudadana que tienen estas personas, no está cohesionada con la estipulada en la capital, que bien o mal lleva códigos de comportamiento aceptados por la sociedad. Ante esto, no se ha pensado en algún plan desde la Alcaldía para acoplar a estos nuevos conductores a los estándares de tránsito, a convivir en calles y avenidas y a sobrellevar un nuevo estilo de vida que dignifica su diario vivir.

De lo anterior, la investigación realizada permitió entrar a analizar las transformaciones sociales provocadas por las industrias capitalistas que pretenden moldear una percepción heterogénea sobre un modelo históricamente “establecido” –una identidad- lo que genera en los individuos de una sociedad un estado especulativo, a la espera de un acondicionamiento y estructuración en cadena que pueda provocar dicho cambio, para después percibir y actuar.

Es de esta forma, en la que los carreteros a partir del proceso de sustitución, se ven obligados a someterse a una “evolución” cultural y van a tener que adaptarse a un estilo de vida contrario al que estaban acostumbrados, durante ese transcurso de adaptación la sociedad también deberá cambiar sus imaginarios y percepciones sobre ellos mismos.

Teniendo en cuenta lo anterior las audiencias son sumidas como un conjunto fragmentado a partir de las dinámicas comunicativas de los medios de comunicación, considerando las interacciones entre los sujetos sociales que de acuerdo a los procesos de participación se posicionan como referentes activos en sus comunidades.

Sí a partir de las nuevas relaciones y los nuevos emprendimientos que puedan tener los carreteros, se siembran identidades humanas en la capacidad de entender que hay que convivir y aceptar la diversidad, la sociabilidad total en un contexto de responsabilidad social, sería empezar a forjar los parámetros de la construcción de una esfera pública sostenible, teniendo en cuenta las subjetividades individuales y grupales. Esto apoyado de en acciones ciudadanas enfocadas al reconocimiento del otro, entendimiento entre los diversos grupos sociales, identificación con el espacio, combinado con el ejercicio de entender y aceptar las formas opuestas como un acto de tolerancia y respeto, que propician el espacio para una transformación social.

De aquí que el proceso de reflexividad realizado después del trabajo de campo, permita dar lectura desde las construcciones de sentido de la misma comunidad y al mismo tiempo reflexionar sobre las interpretaciones que hoy día tienen en el barrio El Amparo, sobre el cambio que están asumiendo los “zorreros” en la localidad de Kennedy.

2 CAPÍTULO

IMPLEMENTACIÓN

El 31 de enero de 2013 terminó el año de plazo dado a la Alcaldía Mayor de Bogotá para ofrecer las alternativas a los carreteros, las cuales fueron estipuladas mediante el Decreto 040 de 2013, que dispuso de tres alternativas para el proceso de sustitución:

1. Sustitución de vehículo de tracción animal por un vehículo automotor homologado por el Ministerio de Transporte, para transporte de carga útil igual o superior a 750 kilos.
2. Sustitución de vehículo de tracción animal por plan de negocios, el cual busca generar nuevas actividades económicas que, con un enfoque basado en el bienestar humano, permita a quienes opten por las mismas la elaboración e implementación de planes de negocios de los cuales se derive su sustento.
3. Sustitución de vehículo de tracción animal por adquisición o mejora de vivienda, para aquella población con discapacidad permanente certificada por profesional de la Empresa Promotora de Salud (E.P.S.) o por la (E.S.E), o quien haga sus veces; y para aquella población vinculada que se considere adulto mayor en los términos de la Ley 1171 de 2007.

A 3 de mayo de 2013 existía un total de 798 personas que no habían iniciado proceso de sustitución, dado que no habían sido ubicados, no habían asistido al proceso o no habían escogido alternativa de sustitución. Para 745 de estos beneficiarios, además de insistir mediante llamadas telefónicas, se les envió comunicación escrita invitándolos a iniciar el proceso. En el mes de julio de 2013 se remitieron los listados de beneficiarios a las Alcaldías Locales con el objetivo de que ayuden en la ubicación de las personas.

Posteriormente se intensificó la campaña de adopción de equinos, teniendo en cuenta la ampliación de pesebreras.

La Secretaría Distrital de Movilidad se reunió con la Secretaría Distrital de Ambiente respecto al seguimiento a las adopciones, explicando a esa Entidad el proceso de adopción e invitando a las jornadas de entrega. Quedó como compromiso seguir en contacto, así como hacer entrega de las bases de datos de los adoptantes.

La SDM radicó documentos de beneficiarios que escogieron como alternativa Plan de negocio o Vivienda en las Secretarías Distritales de Desarrollo Económico y Hábitat, respectivamente.

Los procedimientos “Sustitución de vehículos de tracción animal por vehículo automotor” y “Recepción de binomios objeto de la sustitución de vehículos de tracción animal y entrega de equinos a adoptantes” se aprobaron y publicaron por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Se solicitó a la Universidad Nacional de Colombia la ampliación de pesebreras con el fin de lograr el cumplimiento del cronograma, las cuales iniciaron en la última semana del mes de julio de 2013.

La Secretaría Distrital de Movilidad inició en el tercer trimestre de 2013 el acompañamiento en la entrega de vehículos en los concesionarios con el fin de verificar las condiciones de los mismos.

La Secretaría Distrital de Movilidad realizó la búsqueda y solicitud a quienes no habían iniciado el proceso de sustitución, en atención al cierre del programa.

Se remitió comunicación a la Superintendencia de Industria y Comercio respecto a las quejas de los beneficiarios por el incumplimiento de los concesionarios de vehículos.

A partir del 31 de marzo de 2014, ya entregados la totalidad de los vehículos y demás beneficios a los carreteros, la Secretaría Distrital de Movilidad atiende a la

población carretera únicamente en la Sede de la Calle 13, teniendo en cuenta que, debido a la culminación del programa, son muy pocas las personas que asisten, razón por la cual la “Oficina de Atención al Carretero” que operaba en la Sede de Paloquemao ya no atiende público.

Hasta el mes de abril de 2014 se recibieron documentos de beneficiarios del Programa, así como equinos en la Universidad U.D.C.A.

En el mes de junio de 2014, con la expedición de la Resolución 264 de 2014, se dio trámite para que los beneficiarios presos pudiesen empezar el proceso de sustitución a través de un tercero autorizado.

Como una manera de comprometerse el con el proyecto el Distrito ha implementado mesas de trabajo con los carreteros de Bogotá para dar soluciones a temas de interés para las partes en pro del proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, en estas mesas temáticas se trabajaron en aspectos importantes como:

- La abstención por parte de la Alcaldía de retener y prohibir la circulación de las carretas antes de haber culminado el proceso de sustitución en su totalidad, para prevenir que las personas entreguen sus caballos y queden a la deriva en cuanto al sustento económico. Esto dentro de los parámetros de la nueva fecha en vigencia del Decreto 1666 de 2010, que a su vez permita transitar a los carreteros sin que estos sean sancionados. Cumpliendo el Decreto 510 de 2003, y las diferentes normas que exigen el buen trato hacia los animales y la buena convivencia ciudadana.
- La instalación de una mesa temática en donde todos los órganos de control y vigilancia del proceso se sienten a discutir sobre nuevas opciones y alternativas de sustitución. La intención es que participen representantes del Gobierno Nacional, el Distrito, del sector privado (concesionarios, empresas de aseo, etc.) para emprender proyectos serios y seguros, que tengan incidencia hacia el futuro, y promover una seguridad social a este proyecto que para los carreteros es una

transición de vida tanto cultural como económica. Lo importante es que esas temáticas se proyecten para ser trabajadas e implementadas a nivel nacional.

- Establecer ante el Gobierno Nacional la modificación de la fecha de cumplimiento del Decreto 1666 de 2010, para prorrogar por mínimo (1) año, y así poder cumplir el proceso de sustitución bajo una estructura implementación más trabajada y limpia.

- Un punto muy importante y que ha sido el talón de Aquiles del proceso es la ejecución de un nuevo censo, el cual de fe de la población total de la comunidad carretera. Su finalidad es que no se siga presentado el fenómeno de la exclusión, ya que hay carreteros que nunca pudieron entrar a la base de datos del anterior proceso y quedaron perjudicados ya que no recibieron beneficios del Estado pero sí tuvieron que inmovilizar sus carretas.

- Que se incluya la sustitución de los vehículos de tracción animal en el Plan de Desarrollo de Bogotá 2012 – 2015 y se asignen los recursos necesarios y suficientes para culminar la totalidad del proceso en este periodo.

Una vez sean establecidas estas peticiones ser divulgadas a inicios del 2015 por parte de Distrito como voz mayor, así mismo exponer cuáles son los pasos a seguir y establecer fechas, requisitos y demás opciones para llevar a cabo estas mejoras al proceso de sustitución.

TOTAL DE CARRETEROS 2.890	
No CARRETEROS	OPCION ESCOJIDA
2.705	VEHICULO AUTOMOTOR
89	PLANES DE NEGOCIO
19	VIVIENDA O REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL
77	NO HA ESCOJIDO

Tabla 2. Estado actual de los carreteros que escogieron el plan de sustitución

TOTAL DE CARRETEROS 2.890	
No CARRETEROS	OPCION VEHICULO
1.503	YA ENTREGARON BINOMIO
1.025	YA TIENEN AUTOMOTOR
478	ESTAN EN PROCESO DE PAGO

Tabla 3. Proceso de los equinos

TOTAL DE EQUINOS RECIBIDOS	1.658
ENTREGADOS EN ADOPCION	1.442
PENDIENTES POR ADOPCION	40
EN TRATAMIENTO EN LAS UNIVERSIDADES	106
MUERTOS EN LAS CLINICAS UDCA Y U.N	70

Tabla 3.1 adopción de los caballos

	Datos	
DEPARTAMENTO	Cuenta de DEPARTAMENTO	Porcentaje por DEPARTAMENTO
BOYACÁ	119	8,39%
CALDAS	9	0,63%
CASANARE	8	0,56%
CUNDINAMARCA	1097	77,31%
HUILA	2	0,14%
META	54	3,81%
NO REGISTRA	3	0,21%
SANTANDER	42	2,96%
TOLIMA	83	5,85%
VALLE DEL CAUCA	2	0,14%
Total general	1419	100,00%

3 CAPÍTULO

VOCES ESCLARECEDORAS

Ahora pretendemos mostrar las diferentes miradas de los implicados en la problemática, movidos por el interés de analizar el proceso desde diferentes perspectivas. De aquí que este capítulo presente voces esclarecedoras, expresiones y denuncias.

A continuación se presentan entrevistas y reportajes realizados a carreteros y fuentes oficiales del estado durante el proceso de investigación:

RECUERDOS DE UNA VIDA CARRETERA

Una historia que empezó hace más de un año en la capital de Colombia, se da a partir de la iniciativa gubernamental de incentivar un espacio social en el que no se evidencien casos de maltrato animal, segregación económica y tampoco enfermedades producto del contacto con las basuras. Todos estos aspectos se evaluaron antes de iniciar un proyecto de sustitución de vehículos de tracción animal por mecánico, en favor de los carreteros de Bogotá.

Durante este tiempo, la población de carreteros de Bogotá se ha dividido en opiniones de lo que ha significado este proceso en sus vidas. Por un lado, están los que aseguran haber cambiado satisfactoriamente de condición social, los que ya recibieron sus vehículos. Estos aseguran que las mejoras en la producción laboral han sido importantes. Misael Castro, carretero hace más de 15 años, recibió su vehículo en el mes de febrero del 2014. Vive en la localidad de Kennedy, pero su trabajo consiste en bajar leña de los cerros orientales de la ciudad. Los reparte en las localidades de Usaquén y Chapinero, un trabajo que anteriormente le costaba más, ya que en su caballo el proceso de recolección era más lento y menos productivo. Ahora, con el carro, no solo se moviliza más rápido, sino que transporta más material.

Misael recuerda cómo empezó en este trabajo tan complejo: “con mis papás bajábamos la madera desde el cerro, y lo empezábamos a distribuir en el norte.

Primero lo hacíamos sobre el mismo caballo, pero después le pusimos la carreta para poder transportar más carga. Ahora solo es cuestión de un par de horas para transportar casi el triple. Eso es rentable”.

Toda la familia de este carretero está inmersa en el mundo del reciclaje. Hacen parte de los primeros 2900 carreteros censados y están tranquilos con este proyecto gestionado por el Gobierno. Sin embargo, se nota la tristeza cuando recuerda a “Moisés”, el caballo que se convirtió en su compañero durante las duras jornadas de trabajo, el amigo fiel que nunca lo dejó botados y que ayudó al sustento económico de la familia por muchos años.

“A ese caballo le debemos todo, la educación de nuestros hijos, la comida, nuestro humilde rancho. Y pensar que en él no invertíamos mucha plata: la zanahoria y las herraduras, que en la semana no costaban más de 15 mil pesos”.

A pesar de todo, la familia Castro ha cambiado de vida y ha tenido mucho de qué alegrarse. Con apenas diez meses de tener el carro aseguran estar “mejor parados”. En sus relatos es notable la manera en que piensan en el futuro, pues ahora hablan de ahorrar para comprar una finca en Sibatá, el pueblo en el que se conocieron Misael y Ofelia, su querida esposa. También piensan en algún momento poder asociarse con sus hijos y construir una microempresa de reciclaje. Para Edwin y Zaira, los menores de la familia con tan solo 13 y 15 años, la vida ha mejorado considerablemente. Estos niños habían tenido que dejar de estudiar para ayudar económicamente, pues también salían a reciclar.

Edwin estuvo involucrado con pandillas y, a tan corta edad, ya había consumido drogas. Pero estos inconvenientes han ido mermando. Ya por lo menos volvieron al colegio, y sus expectativas de vida son grandes. Sueñan con ir a la universidad.

Este es el ejemplo de una de tantas familias que han sido beneficiadas con el proceso de sustitución.

A Misael le fue muy difícil empezar con el carro. Al comienzo no podía sacar el pase porque tenía varias multas, así que tenía que pagar a un conductor para

poder ir a trabajar. En ese momento se sentía preocupado, ya que estaba trabajando para poder suplir el gasto de conductor y, además, todavía no había encontrado otras fuentes de recolección de material reciclable. Con el tiempo logró reunir el dinero suficiente para diligenciar la licencia de conducción y fueron tres los meses que demoró aprendiendo. Cabe resaltar que la financiación tanto de la licencia como de los partes salieron de su propio bolsillo, lo que contradecía las condiciones iniciales del proceso de sustitución, que consistía en el cubrimiento económico total de los gastos anteriormente mencionados.

“Cuando yo hice la elección de mi carro, uno de esos pequeños que valen solo 17 millones en el concesionario Andrómeda Motors (proveedor autorizado en el proceso de sustitución), me dijeron que me iban a pagar los partes que yo tenía en tránsito. Cuando saqué el carro me salieron con que no, que ellos no me iban a pagar, pues esta entidad no tenía ningún tipo de facultad ni misional, ni puntual para generar algún tipo de soporte económico. A mí me tocó muy duro para pagar los 700 mil pesos que debía en partes y los 900 mil de la licencia”.

Este ha sido uno de los problemas más reiterados durante el proceso, ya que no se entiende por qué un subsidio que abarca 21 millones de pesos no cubre estos costos cuando un vehículo no supera el costo total del subsidio. La pregunta de Misael, así como de otros carreteros, es: ¿En dónde queda el resto del dinero?

Los órganos de control como la Secretaría de Movilidad, que es garante del tema, frente a los procedimientos de los concesionarios aseguró el acompañamiento a cada una de las entregas de los vehículos. Un funcionario vigiló cada proceso, y se percató de que esas entregas fueran óptimas. Sin embargo, las instituciones oficiales aseguran que los carreteros están en la libertad de escoger el concesionario y el vehículo que quieren. Es un proceso legalmente válido. Igualmente se han realizado mesas de trabajo quincenales en donde se han reunido los representantes de las instituciones y las empresas para llamar la atención sobre los puntos más polémicos, para así validar casos específicos y tratar de solucionarlos.

El caso de Misael Castro y de muchos otros carreteros pasó impune por esta mesa de trabajo. Solo las ganas de seguir adelante con el proceso motivaron el trabajo duro para conseguir el dinero. Y es que, más allá de las irregularidades que se puedan presentar, no es propio de un carretero abandonar el barco en el momento más crucial. La actitud y la fuerza para seguir adelante son sinónimos de humildad, una característica de los carreteros que se ha convertido en el motor del cambio.

Este gremio tan complejo, quizás porque se siente aislado de la sociedad, que en cierta forma los estigmatiza, supo acoplarse a un decreto, obviando el hecho de que es una transición obligatoria, pero entendiendo que hacen parte de la ciudad, del contexto, que no son más ni menos que nadie. Y, partiendo de las características naturales de sus acciones, se pueden identificar como fieles colombianos, trabajadores, con empuje y sin peros a la hora de ganarse la vida.

La Secretaría de Movilidad culminó este proceso en marzo de 2014, fecha en la que se entregó la totalidad de carros, opciones de negocios y viviendas, según la totalidad de personas registradas en el censo. La situación de los carreteros que todavía no han culminado sus procesos no es tan satisfactoria como la de la familia Castro. Las condiciones de vulnerabilidad económica a las que están sujetos estas personas son preocupantes, sin carreta, sin subsidio, sin trabajo y dependiendo de terceros. Según la Secretaría, estos casos específicos son producto del descuido de los mismos, quienes no creyeron en el proceso y no quisieron seguir el orden protocolario del proceso, descuidando el registro y los censos, y evitando las diligencias correspondientes, entre otras cosas, pero ahora que sí se involucraron, para el sistema de ejecución del programa no existen.

Por el bien de esta comunidad, sería inmejorable un modelo de vida como el de la familia protagonista de esta historia, en la que los proyectos sociales emprendidos por el Estado cumplan con la satisfacción de las necesidades básicas de la población colombiana, que, al pasar los años, se ve inmersa en una segregación y discriminación social, que en momentos no parece tener una salida. La

realización de los sueños implica una condición mental inmejorable, capaz de forjar pensamientos sanos y fértiles, una condición que transforma sociedades.

‘JUBILADOS’ QUE RENACEN

El proceso de sustitución de vehículos de tracción animal sigue en curso en el año 2014 y los grandes beneficiados de esta iniciativa han sido los caballos jubilados. Estos animales, que se encontraban en condiciones denigrantes, sin buena salud ni adecuada alimentación, fueron entregados a la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales UDCA, donde recibieron atención especializada de médicos veterinarios, que al día de hoy han mejorado su calidad de vida, teniendo en cuenta también que muchos de estos animales tuvieron que ser sacrificados dada sus condiciones físicas.

La mayoría de los caballos entregados en el proceso de sustitución se encuentran en manos de sus adoptantes, personas que, mediante su posibilidad y disposición de darles mejor vida, optaron por llevarse uno o dos caballos a haciendas, fincas o establos. Este es el caso de ‘Jubilado’, un caballo que para el mes de febrero fue entregado por su propietario, el señor Carlos Caicedo, un carretero que por 14 años recorrió las calles de Bogotá con su mejor herramienta, el caballo que para ese entonces era llamado “Palomo”.

Este carretero recuerda a su caballo como un amigo y compañero en su día a día: “Palomo hacía parte de mi familia. Durante 14 años vivió, comió y durmió conmigo. Fue realmente difícil despedirme de él y pensar que quizá hasta en algunos años lo podré ver de vez en cuando, si su adoptante me deja”.

Miguel Hurtado, su nuevo propietario, un médico veterinario, está orgulloso de los logros que ha obtenido en el cuidado de su caballo. Para el mes de marzo, cuando recibió a ‘Jubilado’, lo encontró en mal estado físico. Traía dos deficiencias, “uno en su pata delantera del costado derecho, que presentaba laceraciones y problemas de articulación, y otro en su labio inferior, quizá por el desgaste de tener todos los días un freno o un maltrato en su crecimiento.”

Además, una característica especial no solo de este caballo, sino de todos los que han sido entregados, es la mala nutrición y el estar por debajo de su peso. Ante esta situación Miguel ha cuidado a su caballo, a tal punto de que ya no queda rastro de lo que era “Palomo”. Ahora se ve un caballo sano, con su pelo sin rastros de maltrato y su peso ideal. “En el primer mes hicimos las terapias y ahora ya no se le ven las costillas que traía tan marcadas cuando lo recibí”.

Así, el proceso de sustitución al día de hoy ha dado como resultado 3300 caballos jubilados, que en su mayoría han concluido con buen estado de salud y gozando de la vida que merecen, según las sociedades protectoras de animales.

CARRETEROS SIN DESTINO

Luego de entrar en vigencia la medida que prohíbe los vehículos de tracción animal en las calles de Bogotá, las familias que quedaron por fuera del censo se han visto obligadas a dejar de trabajar y a guardar sus caballos.

Estos caballos se encuentran hacinados en un parqueadero ubicado en la Avenida Ciudad de Cali. Allí cuatro familias, propietarias de los animales, han tenido que llevarlos luego de la disposición que prohíbe su circulación. Ya son 23 caballos los que reposan allí.

A la fecha han fallecido 3 caballos en los parqueaderos por enfermedades, como anemia, y por desnutrición ya que sus propietarios no cuentan con el dinero necesario para su manutención. “El último duro tres días sin que ningún organismo de sanidad se acercara para recoger el cadáver”, aseguró el guarda de este lugar.

El problema empezó luego de que, al pasar tres meses de esta prohibición, los animales no han podido ser empleados para trabajar, por lo que sus propietarios no cuentan con los recursos económicos y estos están muriendo poco a poco por diferentes enfermedades y la mayor preocupación para la comunidad carretera radica en que no hay nadie que esté regulando el estado de salud de los equinos, y, en caso de que mueran, nadie les va a dar constancia de esto y perderían el beneficio de sustitución. Ejemplo de ello es el caso de Joaquín Caicedo, el

propietario de Galope, el equino que duro tres días en descomposición sin que alguien se presentara: “ni siquiera a mí me habían informado que mi caballo había muerto. Me llamó el celador y me dijo que tenía que sacar a mi caballo rápido porque iba a enfermar a los otros caballos. Cuando llegué, vi a Galope desplomado y en alto grado de descomposición y, al ver que nadie acudía al lugar, no nos quedó más opción que sacarlo a la calle para que alguien lo recogiera. A las dos horas llegó un camión que parecía de la basura y se lo llevaron, pero no dejaron registro de que se lo llevaron, ni que estaba muerto. ¡Nada! Y ahora estoy jodido. La Secretaría de Movilidad me dice que no estoy censado y que no tengo caballo ni siquiera”.

Hoy la familia Caicedo se arrepiente de no haber creído en el programa y puesto en duda la efectividad del censo realizado en el 2010.

Luego de conocer esto y de estar afectados económicamente, han intentado ponerse en contacto con la administración de Gustavo Petro para que les autorice el acceso a los beneficios del proyecto, pero la respuesta que reciben es siempre la misma: “Ustedes deben donar su caballo de manera voluntaria sin recibir nada a cambio; ustedes no están en el censo”.

¿Qué dice la norma?

Desde finales del 2013, según cifras de la Secretaría de Movilidad, cerca de 2890 carreteros de Bogotá se acogieron a los planes ofrecidos por la Secretaría de Movilidad de la ciudad, a través de los cuales debían entregar los animales empleados para movilizar carretas con basura, muebles y elementos de construcción.

Según la norma, quienes desde el 1 de enero de 2014 utilicen los animales para este tipo de actividad serán sancionados y deberán entregar el animal a este organismo administrativo, además de tener que pagar una multa equivalente a cuatro salarios mínimos legales diarios vigentes, por lo que perdería el beneficio de la sustitución de la especie.

CAPÍTULO 4

MONITOREO DE MEDIOS

Durante el transcurso de la investigación sobre el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos de motor se ha implementado un método investigativo de corte cuantitativo y cualitativo, haciendo uso de herramientas como la entrevista, la encuesta, la observación participante, el diario de campo, la historia de vida. Técnicas que han aportado una perspectiva global del caso, y que han generado una evolución en los intereses propios de este ejercicio periodístico y sus objetivos finales, que en esencia pretenden visibilizar las transformaciones de las dinámicas de la comunidad de “carreteros o zorreros”. Con la argumentación previa de este suceso se ha avanzado en el campo de estudio, y el siguiente paso fue analizar el manejo de la información por parte de los medios de comunicación (El Tiempo , El Espectador y City TV) sobre el proceso de sustitución.

Se observaron y recolectaron datos sobre la posición de los medios de comunicación frente a este tema público, acondicionando así una manifestación estadística, desde la cual se pueda generar una perspectiva cualitativa, para presentar una serie de conclusiones que delimiten este suceso y contextualicen la realidad

De diez y seis noticias que se rescataron del archivo del periódico **“EL ESPECTADOR”** desde Agosto de 2013 a marzo de 2014 se evidencia lo siguiente: En sus posiciones 9 noticias dan a conocer su posición positiva frente al proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, 1 está en posición en contra, y 6 noticias se mantienen en una posición neutral. En sus fuentes 4 de las noticias tienen como fuente principal el consejo de Bogotá, 1 noticia tienen como fuente representante de la secretaria de movilidad y comunidad carretera, 3 noticias tienen de fuente a la comunicad carretera, 2 tienen como fuente representante del consejo de Bogotá y comunidad protectora de animales, 2

noticias tienen solo representantes de la secretaria de movilidad, 1 noticia solo tiene como fuente la opinión de la ciudadanía, 1 tiene como fuentes comunidad de carreteros y ciudadanía, 1 noticia tiene como fuentes la secretaria de movilidad y la comunidad protectora de animales y solo 1 toma como fuente representantes de la comunidad protectora de animales. El enfoque de las noticias fueron las siguientes: 4 de las noticias tienen un enfoque de persona elite, 5 de personas no elites, 1 de las noticias tiene enfoque de persona y estructura no elite, 5 noticias tienen un enfoque de persona y estructura elite, y solo una de las noticias tiene estructura elite.

A partir de lo anterior el periódico “EL ESPECTADOR” maneja una posición favorable frente al cambio de vehículos de tracción animal usando como mayor fuente distintos representantes del consejo de Bogotá y la secretaria de movilidad, el enfoque en su gran mayoría es de persona y estructura elite. De esta manera deja ver la importancia que se le da al estado frente este plan de implementación y le resta importancia a la comunidad carretera, quienes son los principales afectados con este intercambio que se implementó en ciudad de Bogotá.

En el mismo periodo de tiempo se realizó el trabajo de recolección del archivo del periódico “EL TIEMPO”, de este se puso rescatar 3 noticias, 3 crónicas y un reportaje de los cuales se pudo evidenciar lo siguiente: la posición del medio frente a la implementación de vehículos de tracción animal fue a favor en una de las publicaciones, en 2 totalmente en contra y en 3 mantuvo su posición neutral de inicio a final. En cuanto a las fuentes usadas en una de las publicaciones se tomó representantes de la comunidad defensora de animales y el consejo de Bogotá, la ciudadanía y la comunidad carretera, la secretaria de movilidad, y la comunidad carretera. Dándoles voz a todos los actores sociales que de alguna manera tienen que ver con este plan de implementación la misma importancia de participación. Frente al enfoque se mantuvo un mismo número entre persona elite y estructura elite.

Poniendo en un paralelo los dos medios escritos, se puede evidenciar que aunque “EL TIEMPO” manejo el tema de una manera más neutra, en tanto a participación y posición, la ausencia de publicaciones de noticias se contrarrestan en un 50% con las publicaciones de “EL ESPECTADOR”.

Por otro lado, se evidencia que los medios de comunicación intentan mostrar una realidad que no es proporcional al acontecer público, ya que se limitan a exponer cifras y reducir este gremio a simples estadísticas, y olvidan la percepción subjetiva que es la que tiene mayor incidencia dentro de los procesos sociales. Es de esta forma como la información empieza a ser corrompida y los receptores forjan percepciones salidas de la naturaleza de los hechos. El proceso de sustitución se ha vendido como un proyecto exitoso y benefactor, pero, al momento de interactuar con los miembros de esta comunidad e indagar sobre la situación actual, muchos aseguran estar insatisfechos y se sienten inseguros.

Lo anterior, entendiendo que las élites siguen monopolizando el campo político y el orden social, lo que impide un sano desarrollo de la sociedad contemporánea. En efecto, está tomando vuelo el periodismo público, que es la medida precisa para contrarrestar el periodismo privado, según Ana María Miralles en su libro (Periodismo opinión pública y agenda ciudadana, 2002). El periodismo público pone los sucesos en el contexto de las experiencias cotidianas de la gente. Además, valora la complejidad de la toma de posiciones y decisiones, involucrando en ello los sentimientos del juego.

“CITYTV” tuvo una mayor participación dentro de proceso de sustitución. Diez y ocho noticias fueron rescatadas del archivo del noticiero del medio de televisión, evidenciando lo siguiente: 11 noticias tienen una posición favorable frente al proyecto y 6 en contra. Las fuentes más usadas fueron la comunidad defensora de animales, la comunidad carretera y la secretaria de movilidad. El enfoque en su totalidad fue de estructura elite.

De lo anterior podemos concluir lo siguiente: Los medios de comunicación reflejan su falta de preocupación por las problemáticas que trajeron consigo el intercambio

de vehículos de tracción animal. Sus noticias son limitadas a dar información de las estadísticas de entrega de estos vehículos mecánicos pero no han dado a conocer las estadísticas de los que no se han entregado y peor aún de los carreteros que aun ni pertenecen al censo, creando brechas entre las empresas del estado ligadas al proyecto y la comunidad carretera quien es la directamente afectada.

Es de esta forma como, a partir del sondeo de los medios, se piensa en un análisis profundo de las incidencias de los medios de comunicación en la percepción de los acontecimientos sociales.

TRANSCRIPCIÓN DE NOTICIAS RECOPIADAS

CITY TV

NOTICIAS CITYTV Y EL TIEMPO TELEVISIÓN: PROCESO DE SUSTITUCIÓN

CERCA DE 2.100 CABALLOS QUE ANTES HALABAN

CARRETAS HAN SIDO ENTREGADOS EN ADOPCIÓN

ANCHOR IN

EL TIEMPO Casa editorial, a través de Citynoticias, continúa haciendo seguimiento al proceso de sustitución de vehículos de tracción animal y adopción de caballos, que antes trabajaban halando carretas en Bogotá. A la fecha se han dado en adopción más de 2100, pero aún hay 600 que buscan unos nuevos dueños. Federico, ¿Cuándo deberán dejar de transitar las llamadas "zorras" en Bogotá?

SIGUE VO

En cuatro días, las carretas haladas por caballos no podrán volver a transitar en la ciudad. En medio de este ultimátum, que hace parte de un proceso de sustitución de vehículos de tracción animal que lleva más de 2 años, hoy cerca de 700 carreteros realizaron una protesta en el sur de la ciudad.

26/11/2013 09:27:58

Periodista CITY/YUKI

2730 CABALLOS HAN SIDO ENTREGADOS

EN ADOPCIÓN EN LA CAPITAL DEL PAÍS

También en materia de movilidad hoy se jubilarán los últimos 90 caballos censados que, según la Alcaldía de Bogotá, aún quedan en la capital y que por años han trabajado por toda la ciudad recogiendo escombros, materiales reciclables y acarreos... Precisamente la sustitución de vehículos de tracción animal fue uno de los programas que adelantó el Distrito durante el 2013... y que por años han trabajado por toda la ciudad recogiendo escombros, materiales reciclables y acarreos....

26/12/2013 13:01:52

ERICA/CITY

A PARTIR DE ENERO, NI UNA 'ZORRA' EN LAS CALLES

(IMÁGENES: CABALLOS EN LAS CALLES, ZORRAS Y CALLES DE BOGOTÁ)

Hoy se jubilarán los últimos 90 caballos censados que, según la Alcaldía de Bogotá, aún quedan en la capital y que por años han trabajado por toda la ciudad recogiendo escombros, materiales reciclables y acarreos.

SIGUE VO

Con ellos se marca el fin de las carretas o 'zorras' y de las largas jornadas laborales para estos equinos a los que solo les resta encontrar un adoptante que los cuide hasta sus últimos días... Pero el fin de esta actividad medieval solo llegará el primero de enero, cuando comience a regir el decreto que prohíbe, de una vez por todas, la circulación de carretas haladas por caballos, a excepción de

las turísticas... Se estima que en la ciudad hay más de 1.000 carretas que se quedaron por fuera del proceso, por no inscribirse en el censo... Muchos de sus dueños ya están estudiando y dialogando con el Distrito para que se les reconozca como carreteros y así puedan sustituir los animales por un vehículo motorizado o un plan de negocios equivalente a 23 millones de pesos.

26/12/2013 08:00:41

"CARRETEROS" DE BOGOTÁ SE UNIERON EN FAVOR DE GUSTAVO PETRO

De otro lado decenas de recicladores que trabajan con vehículos de tracción animal también se unieron a las marchas de protesta.

SIGUE VO

Esta mañana transitaron por las principales calles de Bogotá, hasta llegar a la plaza de Bolívar, con el objetivo de demostrar apoyo al burgomaestre... Los llamados "zorreros" señalan que Gustavo Petro NO puede dejar su cargo, pues fue elegido por el voto de los capitalinos... Los manifestantes aseguraron que continuarán en el centro de Bogotá hasta la nueva movilización programada para las 4 de la tarde

10/12/2013 11:05

DIAROS

CABALLOS DE CARRETEROS SE 'PENSIONAN'

Esta semana el equipo noctámbulo acompañó a un grupo de carreteros a entregar sus caballos... la norma que prohíbe la circulación de vehículos de tracción animal ha llevado a que los equinos por fin, pasen a uso de buen retiro... o mejor de buen descanso... Crónica de Carlos Raigoso...

RUEDA VIDEO

CARRETEROS

1155 A 2731

Maria Rodríguez. doña Maria de donde vienen, de bosa, y para donde van... para la UDCA a entregar su caballo.

Esta era la caravana de 10 equinos que desde las 9 de la noche salieron de bosa la universidad de ciencias aplicadas y ambientales... (le paso la camara a julio) y por eso no unimos a ellos, para indagar mas...

Guillermo Muñozya les dijeron que se los reciben... claro, ya llamaron y todo sale rentable cambiar el caballo por el carro... toca aceptarlo porque el gobierno lo quiso así.

Se calcula que cerca de mil caballo no se acogieron a este programa de adopcion... pero auasí, hoy se espera que al menos 60 aniomales sen entregados al distrio...

pero subiendonos en otra carreta, encontramos dudas en los beneficios de la sustitucion.

Jose Noe Arias pero hay una cosa mala y es que se demoran muhco para entregar los carros como somos 5 porque hacemos zorros pa halar zorro porque no hay de otra mientras dan el carro a que se dedica ud, al reciclaje, y con el carro tambien, si claro

(herrando el caballo) una parada tecnica para herrar a joe, permitió el descanso (orinadno el caballo) de los otros caballos... y coner más opiniones de sus duieños

José Óscar Cruz que nos hagan el favor de colaborarnos con los pases porque nos entregan el carro, pero no tenemos pase la ayuda que quiere es con la plata para pase or que de pronto no con la plata pero si con los cursos porque si dan plata hayq gente que no la va a aprovechar.

Irse un caballo es triste porque toda la vida y ellos le dieron a uno el sustento va a cambiar la pesebrera por parqueadero... si pero no es lo mismo al carro hay que meterla más plata de lo que le metía al caballo

Sabiendo que por las calles no volveremos a ver caballos carreteros, afortunadamente, por lo menos había que aprovechar para aprender un poco más...

Cristian Steven Muñoz cómo se manjea... de esta manera, si quiere voltear para la derecha... y la izquierda con la izquierda... y para detenerlo. con las dos manos le dice oh... ohh... pero como hombre... oh y pa arrancar... suit...

la mayoría de estos caballos dedicaron sus vidas a remolcar enormes cargas de reciclaje, al antojo de sus dueños...

Cuanto peso aguantaba el caballo... 2 toneladas y cuanto se va a echar atrás... no porque nos van a andar el carro... pero mientras... por ahí una tonelada

Pacho pacho recomendación pal dueño... que me le de mucha zanahoria

que no lo pongan a trabajar más al caballo.

Los días de duro trabajo llegaron a su fin... por eso con improvisada inspiración, estos jóvenes le dieron a loe el ultimo adiós...

Le deseo mucho amor y que lo cuiden con mucho amor... y mucha comida porque el pasa mañana a una nueva vida.

NOCTÁMBULO

10/01/2014 16:46:46 avstar

HOY SE CUMPLE CON LA PRIMERA ENTREGA

DEL AÑO DE CABALLOS CARRETILLEROS AL DISTRITO

Anoche una caravana de carretas recorrió la Avenida Boyacá... sus dueños llevaban a los caballos hacia su próxima morada teniendo en cuenta que en Bogotá desde el primero de enero quedó prohibida la circulación de vehículos de tracción animal... hoy se cumplió la primera entrega de caballos del año... Crónica de Carlos Raigoso, el noctámbulo de EL TIEMPO Casa Editorial

Carreteros

1155 A 2731

Maria Rodríguez2054 doña Maria de donde vienen, de bosa, y para donde van... para la UDCA a entregar el caballo

Esta era la caravana de 10 equinos que desde las 9 de la noche salieron de bosa la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales... (1314 le paso la camara a Julio) y por eso no unimos a ellos, para indagar más...

Guillermo Muñoz ya les dijeron que se los reciben... claro, ya llamaron y todo 1436 sale rentable cambiar el caballo por el carro... toca aceptarlo porque el gobierno lo quiso así.

Se calcula que cerca de mil caballos no se acogieron a este programa de adopción... pero aun así, hoy se espera que al menos 60 animales sean entregados al Distrito...

Pero subiéndonos en otra carreta, encontramos dudas en los beneficios de la sustitución.

Jose Noe Arias pero hay una cosa mala y es que se demoran mucho para entregar los carros como somos 5 porque hacemos con las zorras para halar, no hay de otra mientras dan el carro

¿A qué se dedica usted? al reciclaje. ¿Y con el carro también? si claro.

(1952 herrando el caballo) una parada técnica para herrar a “Joe”, permitió el descanso (1842 orinando el caballo) de los otros caballos... y conocer más opiniones de sus dueños

José Óscar Cruz: que nos hagan el favor de colaborarnos con los pases porque nos entregan el carro, pero no tenemos pase, la ayuda que quiere es con la plata para el pase o que de pronto no con la plata pero si con los cursos, porque si dan plata hay gente que no la va a aprovechar

2152 irse un caballo es triste porque toda la vida y ellos le dieron a uno el sustento
2203 va a cambiar la pesebrera por parqueadero... si pero no es lo mismo 2212

2245 al carro hay que meterla mas plata de lo que le metia al caballo 2250

sabiendo que por las calles no volveremos a ver caballos carreteros, afortunadamente, por lo menos habia que aprovechar para aprender un poco más...

cristian steven muños rodríguez 2411 cristian como se maneja... de esta manera, si quiere voltear pa la derecha... y la izquierda con la izquierda... y para detenerlo. con las dos manos le dice oh... ohh... pero como hombre... oh 2434 y pa arrancar... suit... 2439

la mayoría de estos caballos dedicaron sus vidas a remolcar enormes cargas de reciclaje, al antojo de sus dueños...

2526 cuanto peso aguanta el caballo... 2 toneladas 2531 y cuanto se va a echar atras... no porque nos van a adar el carro... 2539 pero mientras... por ahi una tonelada 2550

pacho2751 pacho recomendacion pal dueño... que me le de mucha zanahoria 2758

2806 que no lo pongan a trabajar más al caballo 2810

los días de duro trabajo llegaron a su fin... por eso con imnprovisada inspiracion, estos jovenes le dieron a joe el ultimo adios...

2955 le deseo mucho amor y qeu lo cuiden con mucho amor... y mucha comida porque el pasa mañana a una nueva vida 3007

08/01/2014 19:13:35

NOCTAMBULO

REPETICIÓN 08/01/2014 13:01:27

REPETICIÓN 08/01/2014 11:35:12

**HOY SE CUMPLE CON LA PRIMERA ENTREGA
DEL AÑO DE CABALLOS CARRETILLEROS AL DISTRITO**

Desde el primero de enero de este año, ningún vehículo de tracción animal puede circular en Bogotá, sin embargo una caravana de caballos carreteros transitaba por la Avenida Boyacá

08/01/2014 08:03:49 REPETICIÓN

**Carreteros denuncian demoras hasta de 4 meses en
La entrega que carros que sustituyen sus caballos**

Mientras el distrito anuncia las sanciones para los carreteros que no cumplan con la restricción para transitar, algunos señalan que llevan más de 4 meses a la espera del vehículo que les prometieron, a cambio de sus caballos...

02/01/2014 19:43:00

**Carreteros denuncian demoras hasta de 4 meses en
La entrega que carros que sustituyen sus caballos**

Mientras el distrito anuncia las sanciones para los carreteros que no cumplan con la restricción para transitar, algunos denuncian que llevan más de 4 meses a la espera del vehículo que les prometieron a cambio de sus caballos y aun el distrito no se pronuncia.

02/01/2014 18:34:43 FEDERICO

**Carreteros que no se han inscrito para recibir
Carro tienen hasta el 31 de enero para hacerlo**

Los carreteros que no se han inscrito para el intercambio de su caballo, tienen plazo para hacerlo hasta el 31 de enero... Si son descubiertos por las autoridades trabajando con el caballo, se les decomisaran el animal y la carreta

02/01/2014 18:34:43 EVELIN

FECHA LÍMITE NO SE CUMPLIRÍA

Más de 700 carreteros exigen ser incluidos en proceso de sustitución de vehículos de tracción animal. piden que se amplíe el plazo que los obliga a dejar de circular en la ciudad. FEDERICO... William la fecha límite es el 31 de diciembre y varios de ellos dicen tener documentos que los acreditan como carreteros pero aseguran que el distrito no los incluyó en el censo

27/12/2013 20:00:51

**2.730 CABALLOS HAN SIDO ENTREGADOS
EN ADOPCIÓN EN LA CAPITAL DEL PAÍS**

También en materia de movilidad uno de los programas que adelantó el distrito durante este año fue la sustitución de vehículos de tracción animal...Diego ¿Cuál es el avance de este proceso

Full Gustavo Petro

Así inició el programa de sustitución de vehículos de tracción animal en el que se han recibido cerca de 2800 equinos y 2730 han sido entregados en adopción.

Adriana Iza

Dir. Asuntos Sectoriales Sec. de Movilidad

En total la secretaria distrital de movilidad censó a 2.890 carreteros y 2.711 han tomado la decisión de vehículo automotor, 18 optaron por la vivienda y 95 decidieron un plan de negocios mientras 66 carreteros no han escogido alternativa de sustitución.

Adriana Iza

Dir. Asuntos Sectoriales Sec. de Movilidad

Uno de esos equinos fue "palomo" que dejó de transitar las frías calles capitalinas con una pesada carga, para disfrutar de verdes praderas y un cuidado especial

Miguel Ángel

Propietario de Palomo

Según el distrito, el primero de enero no podrán circular más carreteros por las calles de Bogotá.

25/12/2013 20:17:10 JAIMES

**DECENAS DE CARRETEROS RADICARON TUTELAS EN
CONTRA DEL DISTRITO EXIGIENDO SU DERECHO AL TRABAJO**

La tutelatón, herramienta que tiene hoy detenido el fallo de destitución e inhabilidad del alcalde Petro inspiró a carreteros y damnificados de San Jerónimo del Yuste para utilizarla en contra del mandatario.... ¿Por qué Sebastián?

RUEDA VIDEO

El efecto tutelatón sigue dando de qué hablar, entre ayer y hoy decenas de carreteros han radicado tutelas contra el Distrito por la sustitución de los vehículos de tracción animal.

ALEJANDRA MAMIÁN 4:08 - 4:15

SEGÚN ESTAS PERSONAS ELLOS FUERON SACADOS DEL MÁS RECIENTE CENSO Y POR ESO NO HAN RECIBIDO BENEFICIOS DE LA ALCALDÍA MAYOR

1:17 - 1:21 CRISTIÁN MÉNDEZ

HÉCTOR CÁRDENAS 6:09 - 6:19 6:20 - 6:30

PESE A QUE NO ESTÁN EN EL CENSO Y NO HAN RECIBIDO BENEFICIOS, ELLOS TAMPOCO PUEDEN SACAR SUS CABALLOS Y DICEN QUE SE LES ESTÁ VULNERANDO SU DERECHO AL TRABAJO.

OLGA HERRERA 0:46 - 0:59

4:50 - 4:59 ALEJANDRA

SEGÚN ELLOS, ENTRE 700 Y 900 CARRETEROS FUERON EXCLUIDOS DEL ÚLTIMO CENSO Y NO PUEDEN TRABAJAR DEBIDO AL DECRETO 595 DEL 26 DE DICIEMBRE DE 2013 QUE RESTRINGE EL USO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL.

28/01/2014 21:04:00

SEBASTIAN

**CARRETEROS QUE ASEGURAN NO FUERON INCLUIDOS
EN CENSO SE NIEGAN A ENTREGAR SUS CABALLOS**

DIEGO Y CONTINÚA LA MOLESTIA DE ALGUNOS CARRETEROS QUE ASEGURAN NO FUERON INCLUIDOS EN EL CENSO PARA EL PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE TRACCIÓN ANIMAL DEL DISTRITO.....USTED, HOY CONOCIÓ LA HISTORIA DE UNA MUJER QUE TIENE TRES EQUINOS Y QUE ESTÁ FUERA DEL PROGRAMA..... ¿QUÉ PIDEN?

**CARRETEROS QUE ASEGURAN NO FUERON INCLUIDOS
EN CENSO SE NIEGAN A ENTREGAR SUS CABALLOS**

SIGUE VIDEO

DESDE EL PRIMERO DE ENERO LOS EQUINOS, 'LUCAS' Y 'TORETO', DEJARON DE RECORRER LAS CALLES DE BOGOTÁ TRAS LA ENTRADA EN VIGENCIA DEL DECRETO QUE PROHÍBE SU CIRCULACIÓN, SIN EMBARGO SU PROPIETARIA, SANDRA BELTRÁN, SE NIEGA A ENTREGARLOS, YA QUE SEGÚN ELLA NO FUE INCLUIDA EN EL CENSO DE SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS

FULL SANDRA BELTRÁN

PASO EN CÁMARA DIEGO JAIMES

PERO LO QUE PREOCUPA ES QUE DESDE HACE DOS DÍAS, EL POTRO TORETO SE ENCUENTRA ENFERMO.

FULL SANDRA BELTRÁN

ADEMÁS DE SANDRA, STELLA TAMPOCO HA SACADO A SU CABALLO A LA CALLE POR LA MULTA Y EL DECOMISO DE LAS AUTORIDADES, POR ESO ESPERA QUE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD ACUERDE CON ELLOS UNA OPCIÓN

FULL STELLA BARRANTES

SANDRA Y STELLA HACEN PARTE DE UN GRUPO DE CARRETEROS QUE ASEGURA NO ENTRARON EN EL PROCESO DE SUSTITUCIÓN DE CABALLOS POR CARROS O PLANES DE NEGOCIOS.

18/01/2014 20:22:57

DIEGO

"POR LO MENOS 900 CABALLOS QUEDARON POR FUERA DEL CENSO DEL DISTRITO", CARRETEROS

Desde ayer quedó en firme la restricción para la circulación de las carretas de tracción animal, conocidas también como "zorras".

Por lo menos mil personas que dicen ser carreteros quedaron fuera del censo del distrito.

¿Qué respondió el distrito? Federico,

En el limbo cerca de mil carreteros que no quedaron en el censo del distrito para la sustitución de caballos. Aseguran que desde ayer no tienen cómo sostener a sus

familias. Federico, además les contaremos cuando estará lista la ampliación de la calle 45 entre las carreras 13 y séptima

02/01/2014 20:00:53

CARMUN

A PARTIR DE HOY COMENZÓ A REGIR EL DECRETO QUE PROHÍBE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL...DIEGO... ¿QUÉ PASARÁ CON QUIÉNES INCUMPLAN LA NORMA?

**DESDE HOY, ESTÁ PROHIBIDA LA CIRCULACIÓN
DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL**

Diego Jaimes Avellaneda

diejai@citytv.com.co Twitter:@jaimes_avellan

Dir. Asuntos Sectoriales Sec. De Movilidad

EL ALCALDE HIZO EL ANUNCIO A TRAVÉS DE SU CUENTA EN TWITTER

GRAFICACIÓN: @PETROGUSTAVO: "DESDE HOY CESA LA TRACCIÓN ANIMAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ".

Y ESE LLAMADO LO ATENDIÓ GUSTAVO NEIRA, CARRETERO DESDE HACE 25 AÑOS QUIEN HOY NO SACO A SU CABALLO PARA RECORRER LAS CALLES DE BOGOTÁ.

FULL GUSTAVO NEIRA /

ESTE HOMBRE ASEGURA QUE AUNQUE FUE CENSADO, LA FALTA DE DOCUMENTOS NO LE HA PERMITIDO ACCEDER A LOS BENEFICIOS DE LA SUSTITUCIÓN, Y POR ENDE ENTREGAR SU EQUINO PARA SER ADOPTADO.

FULL GUSTAVO NEIRA /

POR AHORA GUSTAVO, TEME A LOS OPERATIVOS QUE ANUNCIO EL DISTRITO, YA QUE A LOS CARRETEROS QUE SE ENCUENTREN CIRCULANDO DESDE HOY SE LES DECOMISARÁ EL EQUINO.

FULL GUSTAVO NEIRA /

EN TOTAL EN EL PROCESO DE SUSTITUCIÓN DE TRACCIÓN ANIMAL

- 2.592 EQUINOS RECIBIDOS
- 2.468 EQUINOS ENTREGADOS EN ADOPCIÓN
- 31 EQUINOS EN TRATAMIENTO Y OBSERVACIÓN
- 93 EQUINOS HAN MUERTO EN CLÍNICAS

01/01/2014 20:18:58

ANIMALISTAS Y VETERINARIOS SALVARÁN A LOS CABALLOS CARRETEROS, EN SUBA... JULIAN

Y EN DEPORTES. LA EXTENISTA ESPAÑOLA ARANTXA SÁNCHEZ, DE VISITA EN BOGOTÁ, EDUARDO...

ESTAMOS EN CITYNOTICIAS DE LAS 12. HISTORIAS DE LA GENTE.

11/03/2014 12:24:21

**UN GRUPO DE CARRETEROS DE PATIO BONITO PIDEN
SER INCLUIDOS EN PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE VTA**

EN EL MISMO ESPACIO DEBEN CONVIVIR LOS CARRETEROS Y SUS ANIMALES EN UN SECTOR DEL SUROCCIDENTE DE LA CIUDAD... LOS DUEÑOS DE LOS EQUINOS ASEGURAN QUE LLEVAN UN MES SIN PODER CONSEGUIR EL SUSTENTO PARA SUS FAMILIAS PORQUE NO FUERON INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL... GINA, CÓMO HACEN ÉSTAS FAMILIAS PARA CONSEGUIR DINERO...?

**TAMBIÉN EN LA MAÑANA 60 PERSONAS ENTUTELARON
AL DISTRITO POR CONJUNTO QUE PODRÍA COLAPSAR**

AL PARECER EL EFECTO DE LA TUTELACIÓN DE GUSTAVO PETRO SE TRASLADÓ A OTROS CASOS EN LA CIUDAD. ENCONTRAMOS QUE CARRETEROS ENTUTELAN AL DISTRITO DE MANERA MASIVA, AL IGUAL QUE UN GRUPO DE HABITANTES QUE UTILIZARON EL MECANISMO CONTRA EL DISTRITO DENUNCIANDO LA INESTABILIDAD DE SUS VIVIENDAS. SEBASTIAN, BUENAS TARDES

EL TIEMPO

SUSTITUCIÓN DE 'ZORRAS' EN BOGOTÁ TIENE UN ATRASO DE 53%

En dos meses, el Distrito deberá sacar 1.801 caballos de las calles. Adopciones, a paso lento.

A 50 días de que acabe el plazo para que los vehículos de tracción animal salgan de las calles, hay un atraso del 53 por ciento en el cronograma del Distrito y, por si fuera poco, a la ciudad le aparecieron entre 900 y 1.000 carreteros que no estaban contemplados.

Para esta fecha ya debería haber 2.300 de estos animales en manos del Distrito y de los adoptantes, pero hoy solo se han entregado 1.089.

Ahora, en menos de dos meses tendrán que hacer el proceso con los 1.801 que faltan, pues ese fue el plazo concedido por el Ministerio de Transporte.

No obstante, fuentes de la Secretaría de Movilidad aseguran que en septiembre el proceso estará listo y que “de haber cambios en los cronogramas, se comunicará de manera oportuna”.

Según Álex Rozo, carretero vinculado al proceso, en las mesas de trabajo con el Distrito se ha mencionado la posibilidad de hacer una prórroga hasta febrero del 2014. “Creo que ni siquiera para esa época van a poder cumplirnos”, señaló.

La otra pata que le salió al proceso, según la concejal Clara Sandoval (partido de ‘la U’) y Carolina Alaguna, coordinadora del convenio de atención veterinaria con las universidades UdeC y Nacional, es que al parecer han llegado 1.000 equinos más a la ciudad, que se suman a los 2.890 caballos censados por el Distrito.

Pero no se sabe cuántas de estas personas en realidad han trabajado como carreteros en la ciudad o si algunos compraron caballos para ‘colarse’ en el proceso. El Distrito tiene que revisar los casos, pues una sentencia de la Corte Constitucional exige proteger los derechos laborales de los carreteros. EL TIEMPO intentó hablar con el técnico de la Secretaría de Movilidad encargado del programa, pero no obtuvo respuesta sobre este tema específico.

“Haremos una acción popular, para que tomen en cuenta a estos compañeros que han trabajado en esto toda su vida”, afirmó Rozo.

Cada carretero está recibiendo el equivalente a 21'222.000 millones de pesos para adquirir una camioneta motorizada o un plan de negocio. También hay viviendas para quienes estén en edad de pensionarse o tengan discapacidad.

Hasta ahora, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (Uaespp) y las secretarías de Movilidad y Desarrollo Económico han destinado más de 20.500 millones de pesos para erradicar los medievales vehículos de tracción animal.

¿Qué sucede?

Como van las cosas, a partir del 1 de octubre, todo caballo que esté trabajando dentro de la ciudad, a excepción de los que jalan las carrozas turísticas, será decomisado, pero Bogotá no cuenta con establos para recibir los equinos no censados y la Secretaría de Ambiente tampoco ha desembolsado recursos para construirlos.

Otro inconveniente es el mal estado de salud de los caballos, según la coordinadora Carolina Alaguna. La expectativa es que cada animal esté apenas 7 días en el veterinario antes de ser adoptado, pero algunos deben estar entre 20 y 30 días.

“La mayoría llega con enfermedades gastrointestinales que les causan la muerte en incluso hay casos de fracturas y enfermedades en músculos y articulaciones”, explicó.

Pocos adoptantes resultan ser aptos para garantizar la seguridad de estos animales. “Aquí los equinos tienen más de 10 años y son machos, pero la mayoría quiere hembras jóvenes, para usarlas como reproductoras o como vientre alquilado”, agregó Alaguna.

Rozo advirtió que también hay demoras con la adquisición de los vehículos motorizados. “Agradecemos esta oportunidad, pero hay inconsistencias: no nos entregan las camionetas con las características que pedimos y no les pagan a los concesionarios a tiempo”, dijo.

Además, los familiares de los zorreros que han fallecido o que están presos no han podido reclamar lo que consideran un derecho, pues el Distrito exige que se salden las cuentas con la justicia y los documentos de sucesión.

NO HAY UN ESTABLO PARA GUARDAR LOS CABALLOS DE CARRETEROS

Desde enero se prohibirán las 'zorras' en Bogotá, pero no hay quién se haga cargo de ellas.

La promesa del alcalde Gustavo Petro de acabar, de una vez por todas, con los vehículos de tracción animal desde el primero de enero del 2014, podría quedarse solo en el discurso, porque no hay dónde guardar los caballos ni quién se haga cargo de ellos.

Según el Distrito, hay entre 400 y 500 caballos que se quedaron por fuera del censo de carreteros (hay 2.890 registrados en la Secretaría de Movilidad), pero según las asociaciones puede haber hasta 1.000.

Esto significa que desde esa fecha la Policía de Tránsito podrá multar a los dueños y conductores de esas carretas, así como decomisar los animales; pero no es lo mismo que inmovilizar carros y llevarlos a los patios.

A juicio de Martha Ciro, de la Asociación Defensora de Animales, esto pone en riesgo el proceso. “Estamos temerosos porque no vemos claridad. Hoy se soluciona un tema de código de tránsito, pero cuando acabe debería quedar en la Secretaría de Ambiente, a cargo de la política animal”, dijo.

Hasta ahora, la Secretaría de Movilidad ha gestionado 64.500 millones de pesos para adquirir vehículos motorizados que reemplacen las carretas censadas. También hizo convenios con la Universidad de Ciencias Aplicadas (Udca) y la Nacional para darles atención médica a los corceles.

Pero una fuente de la Secretaría de Ambiente descartó que se hagan cargo del tema el próximo año. “No tenemos ninguna obligación con esos caballos. Nosotros solo les hacemos seguimiento a los censados y adoptados, porque nos hacemos cargo de la fauna silvestre, pero no de los equinos”, explicó.

Así, la buena noticia, que alegró a ciudadanos y animalistas y que le mereció un reconocimiento del diario estadounidense The Washington Post, está en riesgo de convertirse en una solución a medias.

“Se ha hecho un esfuerzo que ha costado plata y tiempo. Si no se aplican las sanciones aparecerán de nuevo las carretas y la platica se perderá. ¿Qué pasa

con la sostenibilidad? Que el Distrito reglamente las competencias y responsabilidades en el decreto que se firmará en diciembre”, advirtió Ciro.

Provisionalmente, se ampliará el convenio con las universidades durante tres o cuatro meses más, explicó el secretario de Movilidad, Rafael Rodríguez. “Estamos conversando con Ambiente para ver quién pone los recursos”, señaló.

Los carreteros están preocupados. “Ha sido un buen proceso, pero muchos que trabajan en esto desde hace años no se vincularon porque no le creyeron al Distrito. Ahora esperamos una propuesta de ellos porque, de otro modo, atropellarían sus derechos”, indicó José Palacios, de la Asociación de Familias Recicladoras de Suba (Asofrain).

EL CABALLO QUE DEJÓ SU CARRETA PARA REVOLCARSE EN LOS PASTOS DE COGUA

Claudio es uno de los 2.033 equinos que le dijeron adiós a las calles de Bogotá

Su lomo es una encrucijada de músculos, huesos y piel cubierta de cicatrices. Hay que pasar las manos con suavidad para sentirlo, de lo contrario inclina las orejas hacia atrás, muestra los dientes y se enfurece. Claudio no es un caballo purasangre ni tampoco ha recibido ninguna medalla en un campeonato ecuestre. Todo lo contrario: es un animal cuya quijada y postura han sido formadas con la fuerza del acero y el cuero de las riendas de una carreta en Bogotá. [Vea las imágenes de Claudio en su nuevo hogar](#)

El caballo tiene 10 años y es uno de los 2.033 equinos que –a la fecha–, han dejado de trabajar gracias al programa ‘Adopta un Amigo’ de la Secretaría de Movilidad, que pretende devolver al campo a todos los equinos empleados en el transporte de residuos sólidos. [Vea las imágenes de Claudio](#)

Por eso desde el 16 de abril la vida de Claudio cambió al ser llevado a una finca ubicada en Cogua (Cundinamarca), donde José Triviño, exbanquero pensionado de 70 años, y su esposa, Bertha Rojas, de 62, se han comprometido a cuidar a este animal y a Canela, una yegua alazán que también les entregó este programa. Atrás quedaron los sonidos de sus cascos contra el asfalto y el ruido de sus

cadenas al andar. Hoy Claudio se sacude en los pastos verdes y recibe de lleno el sol.

En busca de una segunda piel

Los caballos en Bogotá son como Sísifos de cuatro patas: están condenados a arrastrar una pesada carga entre busetas y taxis. Son animales con el mismo punto de partida y de llegada: una pesebrera angosta impregnada de orina y estiércol, un espacio mínimo donde calman el hambre con zanahorias y restos de yerbas, beben algo de agua e intentan descansar para, al siguiente día, retomar la inevitable jornada.

Es un oficio arduo –para bestias y hombres–, que les ha dado para vivir a 2.890 carreteros, quienes compran, amansan y trabajan a sus caballos. En esas condiciones, y bajo el cuidado de María Molina, de 44 años, y sus hijos Angie y John Freddy, de 27 y 18, creció Claudio. Los tres viven en el barrio La Igualdad II, ubicado en la calle tercera con avenida 68, y allí lo recibieron desde que era un potro. Con él se rebuscaron la vida durante cinco años, enfrentaron el sol y la lluvia, el día a día, e incluso la calamidad cuando un incendio consumió la pesebrera con el animal adentro.

María recuerda que los vecinos apagaron el fuego y lo sacaron con el lomo cubierto por el plástico derretido de una teja. El costado izquierdo de su cuerpo tenía quemaduras de tercer grado que le afectaron un ojo, la grupa y el lomo. María y sus hijos lo bañaron, limpiaron, cuidaron y lo trataron con un veterinario, y luego de tres meses las heridas se cerraron. El animal volvió a trabajar durante tres años más.

Un oficio doloroso

Desnutrición, laceraciones en la piel y malos herrajes –que inciden de forma permanente en la postura y las articulaciones– son algunos de los problemas más comunes de los caballos que trabajan en Bogotá. Esto, sumado a las condiciones precarias en las que viven estos animales, motivó a la ciudadanía y a grupos ambientalistas a solicitar la salida de los vehículos de tracción animal de las principales ciudades del país.

Pero hubo que esperar décadas para que el oficio de Claudio y los suyos llegara a su fin. Desde el Decreto 178 de 2012, que rige para todo el país, se adoptaron políticas públicas que establecen alternativas económicas, como mejora de vivienda, creación de negocio o un vehículo automotor, para los carreteros que entreguen su carreta y caballo. Estos últimos pasan por una serie de exámenes médicos realizados en la Universidad de Ciencias Aplicadas (Udca) y la Universidad Nacional, en los que se les trata y posteriormente se les prepara para la adopción.

Luego de que Claudio pasara por este proceso, María y sus hijos se despidieron de él –hace seis meses–, pero aún les queda por entregar a Victorino, Mauricio y Robertico. Tres caballos amarrados a una carreta que se pelean por arrancar el poco pasto que hay en la ribera del río Fucha que divide el barrio La Igualdad. Los animales se sacuden con violencia, golpean el barro con los cascos y ahuyentan con las colas el enjambre de moscas que se dan un banquete con su estiércol.

Un cielo de pastos y yeguas

José Triviño contempla el paisaje de árboles que adornan las fincas vecinas y que se extiende hacia el horizonte. Ese es el paisaje que Claudio verá el resto de su vida. Del predio más próximo se levanta una cerca de medio metro de alto que lo separa de una pareja de yeguas purasangre. “Él ha tratado de escaparse y montarlas, por eso toca tenerlo amarrado”, dice Triviño, quien asegura que ha pensado castrarlo, pero que por su edad es una cirugía peligrosa.

Triviño dice sentirse satisfecho con tener a Canela y a Claudio. Recuerda que el día que los vio lo impresionaron su carácter y su porte. “Quería cambiarles la vida a estos caballos. Ahora mis nietos de 8 y 6 años están locos por ellos”, dice.

Claudio parece una sombra que camina hacia adelante como si llevara una pesada carga a cuestas. Entierra los cascos en el pasto, recibe de lleno los rayos del sol sobre su pelaje nuevo que parece un retazo de parches negros y cafés. Bebe su agua, come con afán su concentrado y vitaminas. Sigue con los ojos a las yeguas de la finca vecina, trata de acercarse pero el lazo atado a su cuello se lo impide. Entonces se acuesta boca arriba, se revuelca en la tierra y da patadas en el aire. Pareciera que tocara con sus cascos el cielo de Cogua.

¿Quiere adoptar un caballo?

Debe demostrar sus ingresos, anexar una fotocopia de su documento de identidad, el certificado de libertad y tradición o un documento que lo acredite como propietario del predio donde va a residir el equino.

Para mayor información puede consultar la página de la Secretaría de Movilidad: www.movilidadbogota.gov.co

El proceso en cifras

A la fecha, las Universidades Udcá y Nacional han recibido 2.033 caballos, de los cuales 82 han fallecido en sus clínicas, 163 se encuentran pendientes de adopción y 42 están bajo observación médica.

De los 2.890 carreteros censados en el 2012, 18 han optado por mejoras en sus viviendas, 95 por planes de negocios, 2.711 por vehículos motorizados, y el resto aún no ha elegido una de estas alternativas.

De los 1.658 carreteros que ya entregaron su binomio (carreta y caballo), 1.262 ya tienen vehículo automotor, mientras que 134 están a la espera de recibirlo.

Según la Secretaría de Movilidad, se han invertido aproximadamente 37.523 millones de pesos en todo el proceso de sustitución equina, divididos así: 19.881, la Secretaría de Movilidad; 15.810 millones, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (Uaesp), y 1.832 millones, la Secretaría de Desarrollo Económico.

CARRETEROS PIDEN TIEMPO PARA ABANDONAR VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

Alcaldía reiteró que el primero de enero se restringe la circulación de estos vehículos en Bogotá.

Alrededor de 300 carreteros que no hacen parte del programa de sustitución de vehículos de tracción animal pidieron este viernes que se aplase la entrada en vigencia del decreto que les prohíbe circular por Bogotá a partir del primero de enero. Los carreteros se reunieron por más de cuatro horas en el parque del barrio La Igualdad, de Kennedy.

Rosalba Gutiérrez, líder de FunSocial –una fundación de carreteros–, exigió a la Alcaldía Mayor que tuviera en cuenta el censo que realizaron en 2010, puesto que el programa de sustitución solo consideró la actualización que se hizo en 2012, y en ella solo se relacionaron 2.890 caballos, dejando por fuera a más de 900.

El gran problema, según Gutiérrez, es que la mayoría de los carreteros que faltan son personas de comunidades vulnerables: madres cabeza de familia y ancianos. Por eso, agrega que “si no se les permite circular, muchos no podrán subsistir, porque ese es el único modo en que saben conseguirse la plata”.

Los carreteros señalaron que en el momento de la actualización del censo en 2012, no hubo una “socialización suficiente”, y que en varios casos se hizo en fines de semana, lo que provocó que muchos no estuvieran al momento de realizarse.

Jhon Jairo Rodríguez, carretero desde hace más de diez años, como muchas personas pensó que con el censo realizado en 2010 ya era suficiente, “por eso no le pusimos atención al otro, porque se supone que ya estábamos inscritos”.

Carlos Guevara, vocero del Partido Mira, estuvo presente y aseguró que “varios de los beneficiados con el proyecto de sustitución animal no eran carreteros, y los verdaderos están quedando por fuera”.

Guevara también señaló que la actualización del censo fue mal realizada y que “debería revisarse caso por caso para poder solucionar todas las inconsistencias que se presentan en cada carretero que no fue incluido en el proyecto”.

Entre tanto, la Alcaldía reiteró que el primero de enero se restringe definitivamente la circulación de vehículos de tracción animal en la capital.

'DESDE HOY CESA LA TRACCIÓN ANIMAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ': PETRO

Así lo confirmó el alcalde de Bogotá a través de su cuenta de Twitter.

A partir de este primero de enero, ningún vehículo de tracción animal podrá circular en Bogotá, de acuerdo con la prohibición que fijó el decreto 595 del 2012 y que entró a regir en la fecha.

El alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, afirmó a través de su cuenta de Twitter que: **“Desde hoy cesa la tracción animal en la ciudad de Bogotá”**. (Lea también: [Carreteros piden tiempo para abandonar vehículos de tracción animal](#)).

El gobierno distrital anticipadamente informó que quienes sean sorprendidos incumpliendo esta disposición, **les inmovilizarán las zorras y no tendrán ya derecho al beneficio que tenía el programa de sustitución de carretas**. (Vea en imágenes: [Estos son los carros que reemplazarán las 'zorras'](#)).

Los equinos que sean inmovilizados en las calles, hasta el 28 de febrero quedarán a disposición de la Secretaría de Movilidad.

CARRETEROS NO CENSADOS ESTÁN EN EL LIMBO LEGAL

Cerca de 800 zorreros esperan entregar sus animales a cambio de un vehículo motorizado.

Entre 700 y 800 zorreros se reunieron en la plaza de Bolívar el miércoles en la noche, ante la incertidumbre que les ha generado la prohibición de circular por la ciudad con sus carretas y sus caballos.

Son los que se quedaron por fuera del proceso de sustitución de tracción animal hecho por la Secretaría de Movilidad, por no haber participado en el censo del 2011. Desde el mediodía y hasta después de las 11 p. m., esperaron que se atendiera su solicitud: que el alcalde Gustavo Petro les prometiera que revisarían todos los casos, para ver si pueden o no entregar sus animales a cambio de un vehículo motorizado o un plan de negocio, tal y como sucedió con los 2.890 que culminaron el proceso en diciembre.

“Ellos tienen cómo probar que han sido carreteros toda la vida. No pedimos un nuevo censo, sino que evalúen cada caso para que incluyan a los que se lo merezcan”, dijo Álex Rozo, líder del sector que ya entregó sus caballos.

Desde el 1.º de enero, cuando entró en vigencia el decreto que prohíbe la circulación de vehículos de tracción animal en Bogotá, estas personas no han

salido a trabajar. “De cada uno depende una familia, no tienen cómo trabajar ni cómo comer. Mucho menos cómo alimentar a los caballos”, agregó Rozo.

Según él, aunque no están en el último censo, algunos sí cuentan con los documentos del censo del 2010. Los demás tienen las licencias y placas expedidas por el Ministerio de Transporte entre el 2001 y el 2002, que certifican que son carreteros.

La Secretaría de Movilidad explicó que ahora que la prohibición está en pie, es la Secretaría General la que revisará la inclusión o no de estas personas.

“Ayer (jueves) la Secretaría General nos dijo que harán unos filtros para incluir entre 300 y 400 carreteros pero ¿qué va a pasar con el resto? Además, dicen que ese proceso demora cuatro meses, pero no podemos esperar tanto. ¿De qué vamos a vivir?”, dijo el líder.

EL ESPECTADOR

1 de agosto de 2013

Denuncian tráfico de caballos en Bogotá

Falsos carreteros buscan beneficios del Distrito en programa de sustitución de vehículos de tracción animal.

En reunión de la mesa equina propuesta por la subcomisión de Vigilancia y Control del Concejo de Bogotá en donde participan los concejales que integran la subcomisión, **la Secretaría de Movilidad, las universidades UDCA , Nacional , refugio Animal y ADA**, que busca tratar asuntos propios con respecto a los avances relacionados con los animales en el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, dio a conocer algunas amenazas que podrían entorpecer el proceso, ocasionando la no culminación del mismo en los tiempos previstos.

Según la **concejal Clara Lucia Sandoval**, integrante de la Subcomisión, estas amenazas se ven reflejadas de la siguiente manera:

1. **Crueldad presentada a los equinos con el objetivo de beneficiarse de manera anticipada del proceso**, es decir, algunos semovientes están siendo entregados en precarias condiciones de salud, los dueños están induciendo a enfermedad al equino. Esto está causando el atraso en las entregas, ya que muchos de estos caballos, tienen que permanecer por varias semanas en las universidades recuperándose y en algunos casos deben ser sacrificados.

2. Así mismo, se puso al descubierto la **compra y venta clandestina de equinos provenientes de mataderos ilegales**, esto con el objetivo de beneficiarse del proceso. De la misma manera se pudo conocer que muchos equinos vienen provenientes de municipios cercanos para beneficiarse de las ayudas del proceso. Lo preocupante de esta denuncia es que si aumenta el número de carreteros nunca podremos ver la culminación del proceso de sustitución.

“En este mismo orden de ideas es importante evaluar de manera minuciosa las solicitudes de los adoptantes, ya que **no se puede permitir que los caballos sean utilizados nuevamente para trabajos forzosos**, ya que el objetivo es que los caballos que salgan de las calles y nunca vuelvan a ejercer este tipo de labor”, señaló Sandoval.

La cabildante hizo un llamado a la Administración Distrital, en especial a la **Secretaría de Movilidad** encargada de liderar el proceso de sustitución, con el fin de que se tomen medidas necesarias para lograr el éxito de la sustitución y así evitar los inconvenientes que se han presentado y de la misma manera brindarle a los caballos la protección y el bienestar que se merecen.

16 de septiembre de 2013

Denuncian que concesionarios engañan a carreteros en entrega de vehículos

Así lo advirtió la concejal Clara Lucía Sandoval.

La **concejal Clara Lucía Sandoval**, integrante de la Subcomisión de Vigilancia y Control, denunció presuntas irregularidades en el proceso que se está llevando con los vehículos de tracción animal.

La cabildante explicó, en contexto, lo que aparentemente está sucediendo. En el mes de enero del presente año la Administración Distrital realizó en la Plaza de los Artesanos la feria de la sustitución, donde se le ofreció al carretero las diversas clases de vehículos a las que podían acceder una vez empezara el proceso de sustitución de **vehículos de tracción animal**.

En la feria participaron varios concesionarios que ofrecían sus vehículos con ciertas especificaciones que favorecerían al carretero para que pudiese seguir ejerciendo su labor, este a su vez escogía el concesionario que llenara sus expectativas o que cumpliera con los requisitos necesarios para seguir con su oficio.

“En diálogos sostenidos con algunos líderes de los carreteros se encontró que algunos concesionarios como: **AUTOCOM S.A, CINASCAR DE COLOMBIA S.A Y ANDROMEDA MOTORS S.A** entre otros, no están cumpliendo con lo que le ofrecieron a los carreteros en un principio y por el contrario según ellos los están engañando”, indicó Sandoval.

Según la concejal, en el momento de reclamar el vehículo automotor el concesionario está entregando otro totalmente diferente al que escogieron en la feria. “Para los carreteros que escogieron **vehículos con furgón**, en el momento de reclamarlo, los concesionarios están entregando los vehículos sin furgón argumentando que no tienen. Si el carretero quiere carrocerías con estacas de madera tienen que pagar un excedente y si accede a llevar el vehículo así lo entregan con estacas de lámina”.

Así mismo, dijo también que los carros que en un principio escogieron ya no existen y si persisten en el mismo modelo les toca cancelar una suma alrededor de los **3 millones de pesos**.

“En un principio los concesionarios le ofrecieron al carretero la licencia de conducción y ya no la están entregando. La mayoría de los concesionarios incrementaron el valor del vehículo”, agregó Sandoval.

Para la cabildante, la verdadera preocupación radica en que “la Administración Distrital alega no tener vínculo alguno con los concesionarios, evidenciándose la falta de seguimiento para que estos entreguen los vehículos en los tiempos previstos y con las especificaciones necesarias. Es responsabilidad de la administración velar por la transparencia en este proceso ya que están de por medio recursos públicos y al mismo tiempo exigirle a los concesionarios que cumplan con lo que prometieron a los carreteros en la **feria de la sustitución**” manifestó.

La concejal hizo un llamado a la administración para que vigile el proceso de entrega de los vehículos a los carreteros ya que esto hace parte de la responsabilidad que el Distrito debe asumir con esta población y al mismo tiempo solicita a los entes de control investigar a estos concesionarios por la manera en que están llevando este proceso de entrega de vehículos.

1 de octubre de 2013

Denuncian que 'zorreros' han llegado a prostituirse por falta de trabajo

En el Concejo de Bogotá se hizo un duro debate sobre la situación de los carreteros.

Graves denuncias, que van desde la **falta de recursos, incumplimiento** en la **entrega de vehículos**, hasta **prostitución** entre la población inmersa en el **programa de sustitución de vehículos de tracción animal** en Bogotá,

carreteros y recicladores, se conocieron este martes en la plenaria del **Concejo de Bogotá**.

Allí los **Concejales Jairo Cardozo y Olga Victoria Rubio Cortes**, del Movimiento Político **Mira**, señalaron que la alcaldía no ha garantizado el trabajo de esta población vulnerable.

La segunda vicepresidenta del Concejo de Bogotá, Olga Victoria Rubio Cortes, narró el caso en particular de **una carretera que llegó al punto de prostituirse para poder alimentar a su familia**.

“Son personas que se han dedicado tradicionalmente a este trabajo, esta mujer no sabe hacer más nada que dedicarse al reciclaje y duramente han dicho que una madre hace lo que sea por sus hijos y no están acostumbradas a pedir limosna. Entonces no han dicho que **para poder darles alimentación a sus hijos, han acudido a vender su cuerpo**. Esto es muy doloroso, pero es la realidad”, afirmó.

Para el Concejale Jairo Cardozo, la administración distrital no ha cumplido con las metas propuestas para sacar de la calle desde el 1 de octubre de 2013 todos estos vehículos de las calles de la ciudad.

“Los recursos apropiados para este programa son insuficientes para atender toda la población. Este programa vale alrededor de 65 mil millones de pesos”, explicó Cardozo.

Por su parte, la **presidenta del Concejo, María Clara Name Ramírez**, fue enfática en afirmar que **las cifras sobre carreteros atendidos no concuerdan, porque el gobierno distrital dice que se han beneficiados 2.890, pero que la cifra solo alcanza a 1.452 y de ellos, 77 no se han incluido en ningún programa**.

27 de septiembre de 2013

Advierten "improvisación" en sustitución de vehículos de tracción animal

Desde el Concejo de Bogotá dicen que el cronograma no se puede cumplir.

La **concejal Clara Lucía Sandoval** advirtió que la meta que se había fijado el **alcalde Gustavo Petro** de lograr la totalidad de la sustitución de los vehículos de tracción animal a septiembre de 2013 era imposible de cumplir si no se tomaban las medidas y acciones necesarias. “No se puede seguir improvisando con la población vulnerable y generarles expectativas cuando no existen soportes técnicos ni financieros del proceso de sustitución”.

Señaló que hasta el momento solo se han concretado 1.025 efectivas sustituciones. La cabildante mostró su preocupación por que la **Secretaria de Ambiente** no ha iniciado el seguimiento a los más de 1.419 equinos que han sido dados en adopción en las diferentes ciudades del país, cuando el Decreto 40 del 2013 así se lo exige.

En este mismo sentido la concejal reveló el delicado estado de salud en el que están ingresando los caballos a este proceso y que así mismo no se les ha brindado las mejores condiciones. Según reportes de la **Secretaría de Movilidad** en las universidades existen alrededor de 106 caballos en tratamiento y 70 ya tuvieron que ser sacrificados, lo que genera que el proceso se atrase debido a la permanencia del caballo en las pesebreras de las universidades.

Por tal motivo, hizo un llamado a los carreteros para que respeten la integridad física de los caballos, pues se han recibido denuncias de **equinos que han sido maltratados por su propietario con el objetivo de hacer parte del proceso** de manera inmediata, la concejal solicitó que si estos actos de crueldad persisten, dichos carreteros pasen a la cola del proceso de sustitución y paguen los tratamientos del caballo afectado.

Finalmente, Sandoval instó a la administración a realizar el acompañamiento correspondiente de la entrega de vehículos a los carreteros por las continuas quejas que se han venido presentando.

30 de noviembre

Carrera por los caballos

El Distrito se enfrenta a estrategias de robo de los animales y tutelas de ciudadanos que buscan hacerse pasar por carreteros para recibir el apoyo económico respectivo. Faltan 400 personas por entregar sus equinos.

Esta yegua de propiedad de Rosalba Rodríguez, líder de carreteros, fue abandonada en la universidad UDCA con signos de maltrato. / Secretaría de Movilidad

El 1º de enero de 2014 no podrá circular por Bogotá ninguno de los vehículos llamados zorras. Ese fue el anuncio que hizo la semana pasada el alcalde Gustavo Petro. Cuando queda un mes para que se cumpla la fecha, la Secretaría de Movilidad le está haciendo el quite a las estrategias, como robo de caballos y tutelas, con las que algunos falsos carreteros buscan meterse en el programa de sustitución.

El más reciente caso del robo de un caballo lo conoció este jueves la Secretaría de Movilidad. Uno de los animales que están en el hogar de paso de la Universidad Nacional recibía los últimos cuidados para ser entregado en adopción el lunes, pero un ciudadano llegó en la tarde a la institución para reclamar que el equino era suyo, no de un carretero, y que se lo habían robado hace un año en La Calera.

El ciudadano se llama Diego García y ayer le contó a El Espectador que en diciembre de 2012 le habían robado dos caballos más junto a este y que hace una semana le robaron tres más de su finca de La Calera. “Fui a buscarlos a la

universidad porque sé que en este momento hay personas que están robando los animales por el beneficio que les dan”.

Se refiere al programa de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal que la Secretaría de Movilidad comenzó en febrero y por el que entrega un apoyo equivalente a \$21 millones a los 2.890 carreteros de la capital para conseguir vivienda, comenzar un negocio o comprar un carro. Esto a cambio de la entrega de su zorra, ya que el Ministerio de Transporte ordenó en 2002 que para eliminarlas debía haber alternativas para la población que trabajaba con ellas.

Ayer, García radicó ante la Fiscalía la denuncia por el robo de su animal contra la señora Fanny Arévalo, la carretera que entregó el caballo ante Movilidad como parte del proceso de sustitución. Mientras se determina qué responsabilidad tiene la mujer en el caso, las autoridades deberán investigar quién es la persona que está detrás del robo de equinos en las afueras de la ciudad, pues la Secretaría ha señalado la situación en varias oportunidades.

Pero el Distrito tiene otros retos. En las últimas semanas ha recibido amenazas de marchas y bloqueos el día 1º de enero, de parte de líderes de carreteros que aseguran que muchos de sus compañeros quedaron fuera del programa de sustitución de las zorras. “Si están pensando que esto va a ser un negocio, no es así. Hay personas que no están en el censo de carreteros de 2010, ni en la actualización de datos que se hizo al año pasado. Sólo hay algunos casos puntuales que dejaremos en manos de la justicia para que nos digan si deben hacer parte del programa”, dice Adriana Iza, directora de Estudios Sectoriales de la Secretaría.

De acuerdo con denuncias que ha recibido la Secretaría, hechas por los propios carreteros, hay líderes que están cobrándoles a sus compañeros por poner tutelas en contra del Distrito. Una de las personas señaladas es Rosalba Rodríguez, quien al ser consultada negó haberle pedido dinero a alguien y dijo que ella sólo

ha pedido que se respeten los derechos y la dignidad de los carreteros, porque “la Policía les está quitando sus caballos forzosamente”.

La Secretaría de Movilidad le contó a este diario que Rodríguez abandonó la yegua con la que trabajaba en las instalaciones de la universidad UDCA (donde funciona otro hogar de paso para los equinos que se jubilan), después de que los funcionarios le explicaran que no podían recibir al animal porque tenía el carné vencido y debía renovarlo, lo cual es uno de los requisitos del programa.

Rodríguez también negó esta situación. Sin embargo, en el registro de entrada de la yegua a la UDCA quedó expuesta la situación y al revisar la historia clínica queda en evidencia que el animal había sido víctima de maltrato y tenía rastros de haber criado recientemente, aunque su propietaria no entregó ningún potro.

Adriana Iza reportó que en el momento falta que 400 carreteros entreguen sus caballos y no han logrado ubicarlos. Este es otro de los retos del Distrito a un mes de finalizar el programa de sustitución. El 1º de enero los caballos que se encuentren trabajando como zorras serán decomisados y dados en adopción.

10 de diciembre de 2013

Carreteros apoyaron a Petro en Plaza de Bolívar

También pidieron que el Distrito los incluya en programa de sustitución de vehículos de tracción animal.

Unos 400 carreteros llegaron en la mañana de este martes a la **Plaza de Bolívar** para apoyar al **alcalde Gustavo Petro** tras la destitución determinada el lunes por el **procurador Alejandro Ordóñez**.

Aunque los carreteros inicialmente habían preparado la manifestación porque quedaron por fuera del **programa de sustitución de Vehículos de Tracción Animal** del Distrito, aprovecharon para expresarle su apoyo al mandatario.

"Estamos en una protesta, primero para apoyar al alcalde y que no lo saquen del gobierno de la ciudad. Lo segundo es para pedir el beneficio del programa de sustitución de caballos, porque nos quedamos por fuera del censo de 2010", explicó **Carlos Beltrán, carretero desde hace 25 años.**

Alrededor del mediodía los carreteros se fueron a guardar sus caballos para regresar a las 4:00 p.m. a la Plaza de Bolívar, atendiendo el llamado que hizo el alcalde Petro para que la ciudadanía se reúna todos los días como movilización de rechazo ante la decisión del procurador.

10 de diciembre de 2013

Indignados colombianos

Los ciudadanos salieron al centro de Bogotá a mostrar su voz de rechazo por la medida.

Aglomeración en la Plaza de Bolívar de Bogotá. / Andrés Torres

En 2010 el mundo conoció la magnitud de la unión en Oriente Medio. En Egipto y Libia la población se congregó en las plazas públicas para protestar en contra de los regímenes establecidos por cada gobierno. La plaza Tahrir vio nacer la que sería la Primavera Árabe en el centro de El Cairo. Y un año más tarde, el 15 de mayo de 2011, la cita fue en la plaza del Sol en Madrid, España, donde se alojaron más de 5 mil 'parados', como se denominaron los manifestantes españoles que protestaban por la falta de empleo, el acceso a la educación y los recortes económicos ejecutados por el gobierno que se sumaban a las peleas entre el PSOE (Partido Socialista Obrero Español) y el PP (Partido Popular).

Con el paso de los meses se unieron Londres, Puerto Rico, Nicaragua, Paraguay, Argentina, México, y Chile. Todos pedían lo mismo: tener educación gratuita y de calidad.

En todos estos países fue común usar las redes sociales para convocar a la ciudadanía. Su inmediatez y poder en la juventud lograron que todas las convocatorias tuvieran auge mundial. Se reunieron, protestaron, exigieron, y convocaron a que toda la sociedad saliera a las calles a defender sus derechos.

A su paso, se sumó el poder del grupo de ciberactivismo Anonymous quienes bajo el lema “Somos Anonymous, somos una legión, no perdonamos, no olvidamos” logran interceptar diferentes páginas web y realizar operaciones para dejar su mensaje de indignación y oposición.

Los movimientos de indignados llegaron a Colombia y un grupo de jóvenes, activistas crearon el movimiento Manos Limpias, en agosto de 2011 realizaron la Marcha de los Antifaces. Cada uno de los participantes usó una de estas máscaras. Personalidades, actores, presentadores y políticos marcharon. Manifestaron su descontento por el que ‘carrusel de la contratación’ que para la época ya se revelaba.

Después vinieron las marchas por la reforma a la ley 30 de educación. Millones de jóvenes se volcaron a las calles de todo el país para manifestar su descontento por las nuevas medidas, luego las ‘besatones y abrazatones’. Durante este año las protestas fueron convocadas por los cambios en la reforma a la salud y a las condiciones en las que se encuentra el agro en el país. El movimiento campesino le dejó un precedente al Gobierno luego de mostrar las consecuencias del Paro Nacional Agrario.

Estos plantones han demostrado que la sociedad colombiana quiere manifestarse. Y en la tarde de ayer se evidenciaron luego del mensaje que envió en su cuenta de twitter el alcalde: “La suerte de Bogotá Humana solo depende de la Movilización Popular, pido que sea pacífica”. La respuesta fue inmediata, a las 6

de la tarde la plaza de Bolívar ya estaba llena, solo esperaban el discurso del destituido e inhabilitado alcalde. Quien denominó este lugar emblemático para la ciudad como la plaza Tahrir de Colombia y afirmó que se debía comenzar una revolución democrática.

En internet ya están recogiendo firmas bajo el concepto de revertir la destitución de Gustavo Petro y pidiendo la renuncia de Alejandro Ordoñez. Su objetivo es conseguir 100.000 personas que apoyen la iniciativa que según sus líderes: "no es propetro es prodemocracia es prociudadania, que se siente ultrajada y violada en sus derechos democráticos al ser destituida de su derecho de gobernarse a sí mismo a través de una elección popular, lo que se dio en Bogotá no es una simple destitución es un golpe de Estado".

Luego de un discurso de más de una hora y las voces de cientos de ciudadanos que piden que sus votos sean respetados y claman por la democracia. Unas 150 personas acamparon en la Plaza de Bolívar hasta las 4:00 de la mañana de este martes. Son la muestra de que la gente quiere manifestar su descontento con la medida de la Procuraduría General de la Nación.

Un representante de la comunidad LGBTI que estuvo desde la tarde del lunes acompañando las manifestaciones a favor del alcalde Gustavo Petro dijo que la jornada de camping fue sobre todo de integración de distintos movimientos indígenas, de juventudes y animalistas. "Esto apenas empieza. Anoche hubo traumatismos con la logística por ser el primer día pero hoy martes esperamos más gente para comenzar con la Primavera bogotana. La movilización popular puede lograr muchas cosas", agregó el joven.

Lo que coincide con las declaraciones que dio Guillermo Asprilla a El Tiempo, "se vienen días de movilización ciudadana sin precedentes". Y es que a la concentración de hoy martes ya se sumaron los carreteros. "Estamos en una protesta, primero para apoyar al alcalde y que no lo saquen del gobierno de la ciudad. Lo segundo es para pedir el beneficio del programa de sustitución de

caballos, porque nos quedamos por fuera del censo de 2010", explicó Carlos Beltrán, carretero desde hace 25 años.

Igualmente, anoche en el Parque San Pio de Bucaramanga se realizó un cacerolazo en respaldo al burgomaestre y la cita de hoy del grupo que comienza a tomar el nombre de indignados colombianos será a las 4 de la tarde en la Plaza de Bolívar. Andrés Ovalle es uno de los jóvenes que acampó este lunes en el centro de la ciudad afirmó a este diario que "hoy se van a imprimir afiches con la consigna Petro se queda porque mi voto se respeta"

10 de diciembre de 2013

Indígenas y campesinos a la plaza

El mandatario anunció la expedición de tres decretos ya previstos en la agenda distrital antes de ser destituido. Uno de ellos, el de la ubicación de las estaciones de la primera línea del metro.

En el segundo día de manifestaciones en contra de la destitución del alcalde Petro, los recicladores fueron los primeros en llegar a la Plaza de Bolívar. / David Campuzano

Los pitos y las vuvuzelas no han dejado de sonar desde el lunes en la Plaza de Bolívar. Pasadas las seis de la tarde del martes, el alcalde Gustavo Petro apareció, de nuevo, en un balcón del Palacio Liévano en compañía de su familia y del líder campesino César Pachón. Después de recordar su historia como militante de la izquierda hizo una propuesta: "El viernes queremos que se realice la mayor movilización popular en la historia de Bogotá; que los puntos de concentración sean los lugares más centrales de cada localidad: caravanas y marchas para ir llegando a copar el centro de la ciudad".

La multitud que llenó la Plaza aplaudió la propuesta. El alcalde recomendó "guardar las fuerzas" para la movilización del viernes. No sin antes invitar a la

población a “departir con los indígenas y campesinos que llegan mañana (hoy) a Bogotá”. Incluso, afirmó que la Guardia Indígena custodiará el Palacio Liévano junto a la Policía Nacional en un símbolo de “respeto por la voluntad popular”. El lunes pasado, de la multitud que se agolpó en la céntrica plaza para escuchar el discurso del alcalde Petro, sólo quedaron algunos ciudadanos para acampar y hacerles frente al frío de la noche y a la decisión del procurador Alejandro Ordóñez.

Durante el discurso del alcalde los asistentes empezaron a gritar: “¡Petro presidente!”, a lo cual él respondió: “El problema no es si Petro gobierna dos años más, es que sienten que tienen un competidor en la Presidencia de la República”. El alcalde señaló, no obstante, que la ciudad viviría el más caótico de los escenarios en caso de que se confirme la decisión de la Procuraduría: “Bogotá entrará en una crisis de gobernabilidad”, dijo, añadiendo que la construcción del metro, la red pública hospitalaria y el Sistema Integrado de Transporte “quedarían en la interinidad”.

El único funcionario de la administración que salió a hablar con los asistentes de la Plaza de Bolívar antes del discurso del alcalde fue el secretario de Gobierno, Guillermo Jaramillo. Lo hizo luego del arribo de unos 400 carreteros recicladores que llegaron ayer con sus “zorras” frente al Palacio Liévano. Jaramillo salió como emisario del mandatario para decirles a los medios de comunicación que el trabajo en la Alcaldía no parará. “Nos corresponde como funcionarios públicos trabajar arduamente, es la orden y es lo que haremos hasta el último minuto”.

Los carreteros que llegaron ayer al centro habían sido convocados por sus líderes para respaldar a Petro y pedirle a la administración que no los dejara por fuera del programa de sustitución de vehículos de tracción animal, ya que quedaron al margen del censo actualizado en 2012. “Estamos en una protesta, primero para apoyar al alcalde y que no lo saquen del gobierno de la ciudad. Y lo segundo es para pedir el beneficio del programa de sustitución de caballos”, dijo Carlos Beltrán. Al mediodía salieron de la Plaza para dejar sus caballos guardados y

regresar a las 4:00 p.m. para apoyar al alcalde en la cita que organizó ayer en su discurso.

En el Palacio Liévano el alcalde de la ciudad continuó con sus tareas y a las 11:00 a.m. empezó la sesión programada para el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal (Confis) con la presencia del secretario de Hacienda, Ricardo Bonilla. En el encuentro decidieron las transferencias del Distrito a la Empresa de Acueducto y a Transmilenio, como estaba planeado con anticipación. Luego, en el discurso de la noche, Petro dejó claro que seguirá ejerciendo como alcalde hasta que así sea posible y que expedirá pronto el decreto sobre las tarifas del Sistema Integrado de Transporte Público, que establecerá el subsidio para los más pobres.

A las 7:15 p.m., mientras Petro hablaba en el centro de la ciudad, se registró una explosión en la carrera 13 con calle 35, localidad de Teusaquillo. En cuanto al orden público, fue el único acto de la noche fuera de tono. De acuerdo con el reporte del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá, tres personas quedaron levemente heridas. Las autoridades no han aclarado aún el hecho, que se presentó lejos de la Plaza de Bolívar. Sin embargo, la administración distrital sí lo relacionó con la coyuntura: “¿A quién le interesa poner petardos mientras en la Plaza de Bolívar se expresa en paz la indignación ciudadana?”, reclamó Jorge Rojas, secretario de Integración Social, a través de Twitter.

El discurso de Petro reunió a hinchas de equipos de fútbol, a la comunidad LGBTI, a líderes afros, campesinos, indígenas y a artistas como Totó la Momposina que abrió la jornada de ayer con su popular canción Aguacero e mayo”.

28 de diciembre de 2013

Listo el decreto que prohíbe circulación de Vehículos de Tracción Animal en Bogotá

Comenzará a regir a partir del 1 de enero de 2014.

A partir del próximo 1 de enero de 2014 entrará en vigor el Decreto 595, mediante el cual se restringe definitivamente la circulación de vehículos de tracción animal, VTA, en el Distrito Capital, como parte de la culminación del programa de sustitución de este tipo de vehículos, iniciado por la **Secretaría de Movilidad**.

La medida tiene contemplado sancionar a todos los propietarios de VTA que incumplan con la norma con la inmovilización del vehículo. **Hasta el 28 de febrero de 2014 la Secretaría de Movilidad será la entidad encargada de recibir los equinos que se encuentren en circulación.**

Para el 1 de marzo será la **Secretaría de Ambiente** el ente que se encargará de recibir los equinos que sean inmovilizados en las vías de la Capital de la República. Cada entidad en su momento regulará el trámite de entrega y/o adopción, del equino a su cargo.

La Secretaría de Ambiente tendrá la responsabilidad de aplicar las reglas para el cuidado de animales establecidas en la ley 84 de 1989 y las demás que le sean aplicables.

El decreto excluye del proceso a los carreteros que estando inscritos en la base de datos se niegan a acceder a la sustitución y por ende no radiquen documentos para iniciar dicho proceso, a corte del 31 de enero de 2014.

Las personas que tengan imposibilidad de radicar documentos en la fecha prevista deberán manifestarlo a más tardar el **15 de enero de 2014**, mediante escrito presentado a la Secretaría de Movilidad, en donde se expongan los motivos por los cuales no pueden hacerlo. La entidad verificará la consistencia de la información y evaluará si son o no justificados.

Se excluyen de la medida los vehículos de tracción animal que se utilizan para fines turísticos conforme a lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 98 de la ley 769 de 2002.

Matriz de recolección (Anexos 1, 2, 3)

CAPÍTULO 5

CONCLUSIONES

Se puede determinar que el proceso de sustitución ha generado cambios culturales, sociales y económicos en los integrantes del gremio de carreteros. Sin embargo, esta transición provocó que las personas acogidas por el proyecto de ley tuvieran que improvisar en la planeación futura de sus vidas, teniendo en cuenta que su posición sicológica dentro de la sociedad no tenía una salida diferente a la de trabajar haciendo acarreos y reciclando con la ayuda de sus caballos.

La planeación del proceso de sustitución no fue más allá que la de entregar un capital económico para cambiarlo por sus medios de transporte de cuatro patas, convirtiéndose en un error de planificación, debido a que desde un comienzo la mayoría, por no decir que todos los carreteros, no tenían pases de conducción, pero sí tenían comparendos. Esto generó, a su vez, dos problemas: por un lado, el hecho de no poder manejar sus vehículos, ya que, según Misael Castro, representante de los carreteros, insistió en que el bono económico equivalente a 24 millones de pesos por cada caballo no cubría el curso de conducción. Un valor económico que para la gran mayoría es complejo conseguir en un tiempo prudente. Es así como un gran porcentaje de carreteros, al recibir sus vehículos, tuvieron que quedarse sin ninguna opción. Recibieron los carros, pero no los podían conseguir. Por otro lado, los que además tenían comparendos debían solucionar todas sus deudas con el Estado para obtener el paz y salvo y poder transitar libremente en sus vehículos.

Este es solo uno de los casos que fueron surgiendo a medida que el proceso se iba desarrollando, pero también se dieron situaciones como la de Luis, un carretero de 60 años a quien le decomisaron el caballo, tiempo en el que desafortunadamente el equino murió (producto de la ineficiencia en su cuidado por parte de la fuerza pública que lo retuvo), ahora no puede justificar su bono económico y, peor aún, el Distrito no se ha referido al hecho. Igualmente los casos de cientos de carreteros que entregaron sus caballos y tuvieron que esperar

más de siete meses sin equino ni vehículo, hechos que no se estudiaron y se realizaron sin prever lo que iba a ocurrir. No se tuvo en cuenta el valor humano de las personas ni el sentido común en la elaboración estratégica del plan.

Es evidente que faltó mucha organización y coordinación entre las entidades responsables de llevar a cabo el proceso de sustitución: la Secretaría de Movilidad, encargada de autorizar los bonos a las personas correspondientes; el Distrito, quien maneja los aspectos legales y el encargado del papeleo (incluidas la Personaría, Procuraduría y la Secretaría de Gobierno); los concesionarios, quienes, a partir de la autorización de la Secretaría de Movilidad, hacían entrega de los vehículos (cronogramas que muchos no respetaron, al igual que el valor comercial de los carros).

El retraso del proceso fue producto de esta situación, ya que cada entidad daba una justificación diferente a los incumplimientos o simplemente cedían sus fallas a las demás.

CONCLUSIONES DEL DEBATE: ¿UN CAMBIO HACIA UNA VIDA MÁS DIGNA? POR EL RECONOCIMIENTO A LA COMUNIDAD CARRETERA

El debate realizado en la Universidad Santo Tomás como un método de visualizar el trasfondo social detrás del proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, dejó una serie de conclusiones que mostraron perspectivas diferentes. Por un lado, los carreteros contaron cómo una gran cantidad de ellos vivían (hace un año cuando empezó a regir la ley que prohibía las carretas en las vías de la capital) en complicadas condiciones económicas lo que amenazaban su estilo de vida, generando en ellos inseguridad, y a la vez desconfianza en las políticas del Distrito, que estaban estropeando sus derechos al inhibir las herramientas fundamentales para seguir desempeñando su labor.

Por otro lado, la oposición de los concejales de Bogotá respecto a la planeación del proyecto, que según ellos no cumplía con las expectativas proyectadas en presupuesto, tiempo, logística y tampoco de inclusión social. Todo lo anterior contrastándolo con la inasistencia de un servidor público que representara la voz

oficial del Gobierno, se hizo la invitación a un delegado de la Secretaría de Movilidad quien había aceptado, pero poco después cambió su decisión al conocer los demás integrantes de la mesa entre ellos: Clara Lucía Sandoval, concejal Partido de la U; Misael Castro representante de FESIRBO (Federación Sindical de Recicladores y Carreteros de Bogotá); ROSALBA Rodríguez y Luis Moreno, líderes de los carreteros de Bogotá; Jairo Cardozo, Concejal Partido Mira. Además de los asistentes que en un 80% eran carreteros.

En el debate se trataron temas fundamentales como la duración del proceso de sustitución, que había entrado en vigencia en el mes de enero de 2013 y que según el Distrito terminaba en el mes de septiembre del mismo año, fechas que no se cumplieron porque alargaron el plazo hasta inicios del 2014. De acuerdo con las cifras entregadas por la secretaría de Movilidad de los 2890 carreteros registrados después del primer censo realizado por la Alcaldía de Bogotá, en el mes de noviembre del 2013 se habían entregado 1025 carros, ni siquiera la mitad de la población carretera.

Para muchos carreteros los incumplimientos en los tiempos acordados generó para más de la mitad de carreteros un año de pérdidas económicas, y la “estabilidad” laboral a la que estaban sujetos con sus carretas, así quedó evidenciado por muchos de los asistentes al debate, quienes manifestaban que sus familias estaban pasando por penosas situaciones. Durante la investigación algunos manifestaron que el Distrito había prometido un auxilio de comida o económico mientras era definida su situación, algo que desmintió totalmente Adriana Isa, Directora de presupuesto distrital de la Secretaria de Movilidad, quién aseguró que no estaban en la facultad de entregar ningún bono. Entonces si se habla de planeación del proyecto esto tuvo que haberse previsto, ya que el hecho de dejarlos sin sus caballos era evidente que sus soportes económicos iban a estar quebrantados, muy mal planteado, además de no tener una investigación en donde tuvieran conciencia de las incidencias sociales que podría generar un humilde carretero sin sus herramientas de trabajo.

Ahora, si se analiza la idea del proceso es humana y tiene voluntad política, ya que un caballo (en complicadas condiciones físicas como solían estar muchos) de estos en el mercado no sobrepasa los dos millones de pesos y a cambio se les da un aporte económico considerable óptimo para poder comprar un carro, no es un mal negocio, sin embargo, hay que tener claro que un vehículo genera gastos y el simple hecho de sacar un pase ya genera inversiones considerables para esta comunidad que es de muy bajos recursos.

Misael Castro presidente de FESIRBO, en el debate afirmó que ya tenía su vehículo pero que no tenía la licencia de conducción, porque tenía que pagar un par de multas antes de poder sacarla, así que a él le tocaba sacar su vehículo en la noche para poder aprender a manejar, teniendo en cuenta que transitaban por lugares clandestinos para no ser sancionados por la Policía, además debía pagar a otra persona para que manejara su vehículo para salir a trabajar. Él argumenta que por un lado, salir a trabajar como un ladrón por las noches con su carro era indignante, y por el otro los gastos que le generaba salir a trabajar eran muy altos, y realmente no estaba ganando lo suficiente.

Tras el debate denominado ¿Un cambio hacia una vida más digna? Por el reconocimiento a la comunidad carretera. También se hicieron escuchar otras voces de la comunidad carretera, dejando en claro que ahora se sentían discriminados y señalados por la sociedad. Que las nuevas oportunidades de trabajo eran cerradas ante la falta de integración social y el desinterés de una administración por generar cambios sociales reales. “a nosotros nos dicen, mira allá va el zorrero, a ese no le damos trabajo es zorrero y simplemente la administración cree que por darnos un carro todo está solucionado para nosotros y la vida ahora es color de rosa” afirmó un carretero asistente al debate.

En ello se puede ver la poca perspectiva a futuro que se tuvo a la hora de planificar el proyecto, una serie de aciertos y desaciertos que perjudicaron a muchas personas. Las entidades responsables del proceso han sido protagonistas por exponer actualizaciones contables incorrectas, cada día las irregularidades se

presentan y ellos persisten en defender con estadísticas una disfuncionalidad sistémica y metodológica que es evidente y que cae por sí sola.

A partir de las nuevas relaciones y los nuevos emprendimientos que puedan tener los carreteros, se siembran identidades humanas en la capacidad de entender que hay que convivir y aceptar la diversidad, la sociabilidad total en un contexto de responsabilidad social, sería empezar a forjar los parámetros de la construcción de una esfera pública sostenible, teniendo en cuenta las subjetividades individuales y grupales. Esto apoyado de acciones ciudadanas enfocadas al reconocimiento del otro, entendimiento entre los diversos grupos sociales, identificación con el espacio, combinado con el ejercicio de entender y aceptar las formas opuestas como un acto de tolerancia y respeto, que propician el espacio para una transformación social.

Además entender que el gremio de los carreteros se reconoce por ser una organización con identidad, es importante. Se ha hecho fuerte en la medida en que han tenido que lidiar en las prácticas de interacción con una ciudadanía que en muchos casos no los entiende o desmeritan su labor. Una de las causas de estas dinámicas sociales excluyentes tienen que ver con la violencia del sistema mundial, que parece aceptar pese a las buenas palabras, la creciente separación entre pobres y ricos.

La gestión del proyecto de vehículos de tracción animal tuvo muchos fallos en su ejecución, debido a la falta de una perspectiva sistémica y la ausencia de una estructura sólida de inclusión social y económica, que a futuro esté enfocada hacia una estabilidad laboral dentro del reciclaje.

Fue evidente dentro del proceso de sustitución la desarticulación entidades involucradas, ya que por culpa de estas condiciones de trabajo, las irregularidades se notaron y la fragmentación de las políticas públicas fue más notable cada día. La comunicación fue reiterativamente mal utilizada.

Gran parte del gremio de los carreteros se les vulneró el derecho al mínimo vital de vida. La política pública no fue coherente con la estructura de gestión de la

“Bogotá Humana” la cual se muestra como improvisada, teniendo en cuenta los incumplimientos de acuerdos y cronogramas. Es importante recordar que el fin primario del proyecto debe estar guiado al mejoramiento de la calidad de vida y la igualdad.

A futuro es necesario que el Gobierno Local tenga estrategias para que este gremio no quede desamparado, la idea es buscarles fuentes de trabajo, establecer alternativas para que tengan una seguridad social. La idea no es que entreguen los carros para que después no tengan nada que ver entre ellos, sino que sea un proyecto serio y no por salir del paso.

En síntesis, la ciudad se ha convertido en un espacio en el cual las condiciones sociales son confusas, y produce la ausencia de las normas, así que las interacciones ciudadanas pierden fluidez en el intercambio de diversos factores de relación. Dentro de la esfera urbana se concentran actividades y personas, en el que confluyen instituciones sociales en un marco de pluralidad, la complejidad de interacciones y reciprocidades.

Si a partir de las nuevas relaciones y los nuevos emprendimientos que puedan tener los carreteros, se siembran identidades humanas en la capacidad de entender que hay que convivir y aceptar la diversidad, la sociabilidad total en un contexto de responsabilidad social, sería empezar a forjar los parámetros de la construcción de una esfera pública sostenible. Esto apoyado de en acciones enfocadas al reconocimiento del otro, entendimiento entre los diversos grupos sociales, identificación con el espacio, combinado con el ejercicio de entender y aceptar las formas opuestas como un acto de tolerancia y respeto.

BIBLIOGRAFIA

Álvarez Maya, María Eugenia, Fundación Social, Torres Daza, Guillermo (2003). Los recicladores y el desarrollo sostenible, la construcción del actor social. Consultado, marzo 19 de 2013.

Castell, Manuel, (1971). Problemas de Investigación en Sociología Urbana. Consultado, marzo 08 de 2013.

Corporación Centro de Estudios, Investigación y Comunicación Social, CEICOS, (1998). El cruce usos y comportamiento ciudadano en el espacio público. Consultado marzo 19 de 2013

Corporación salud y desarrollo, (1994). Los recicladores en Bogotá. Extraído: Biblioteca CINEP, Consultando: marzo 19 de 2013.

Echavarría, José Medina, (1969). Consideraciones sociológicas sobre el desarrollo económico. Consultado marzo 8 de 2013.

L. Bee, Roberth, (1975). Patrones y Procesos, Introducción a las Técnicas Antropologías para el Estudio de los Cambios Socio-Culturales. Consultado, marzo 08 de 2013.

Ruiz, Wilson, (). Vehículo de tracción animal humana, no convencional para transporte de carga, extraído: Biblioteca Universidad Pontificia Javeriana Bogotá, Consultado: marzo 19 de 2013.

Semana.com, (2013). ¿Dejarán de circular las 'zorras' por Bogotá? Tomado de: <http://m.semana.com/nacion/articulo/dejaran-circular-zorras-bogota/265831-3>. Consultado marzo 19 de 2013.

Sistema informativo De La Urbe; Castañeda, Heiner, (2010). Sin “zorras” en la ruta. Extraído de: <http://www.youtube.com/watch?v=RGgIp8-F7qM>. Consultado: marzo 19 de 2013.

Tiempos Modernos, director; Uribe, Carlos A, (2003). VHS: Retratos del transporte. Consultado marzo 19 de 2013.