

ESTUDIO SOCIOECONOMICO E IDENTIFICACIÓN DE OPORTUNIDADES
PRODUCTIVAS PARA LA POBLACIÓN DEDICADA AL TRANSPORTE EN
VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL DE LA CIUDAD DE PASTO EN EL
PERIODO 2014 - 2015

GINNA LIZETH JIMENEZ HEREDIA

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN JUAN DE PASTO
2015

ESTUDIO SOCIOECONOMICO E IDENTIFICACIÓN DE OPORTUNIDADES
PRODUCTIVAS PARA LA POBLACIÓN DEDICADA AL TRANSPORTE EN
VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL DE LA CIUDAD DE PASTO EN EL
PERIODO 2014 - 2015

PROYECTO DE PASANTIA

GINNA LIZETH JIMENEZ HEREDIA

Asesor Académico:

LUIS HERNANDO PORTILLO RIASCOS

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN JUAN DE PASTO
2015

NOTA DE RESPONSABILIDAD

Las ideas y conclusiones aportadas en este Trabajo de Grado son Responsabilidad de los autores.

Artículo 1 del Acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966, emanado del honorable Concejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de Aceptación:

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

San Juan de Pasto, Mayo de 2015.

RESUMEN

El proyecto presentado a continuación es el resultado del trabajo realizado a modo de pasantía en la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad de la Alcaldía de Pasto, donde se pretendió lograr conjuntamente la posibilidad de identificar oportunidades productivas para los “carretilleros” y su núcleo familiar, con el fin de vincularlos a programas en los cuales puedan potencializar sus capacidades y de esta manera mejorar su calidad de vida. Para esto fue necesario tomar como base el modelo de Desarrollo Económico Incluyente - DEI, donde se establece una ruta que integra el fortalecimiento institucional, financiamiento, empleo y desarrollo empresarial y mercados inclusivos, enfocados al desarrollo de cadenas productivas que garanticen la sostenibilidad de las iniciativas.

ABSTRACT

The project presented below is the result of work done as an internship at the Ministry of Economic Development and Competitiveness of the Mayor of Pasto, which was intended to bring together the possibility of identifying productive opportunities for " carters " and his family , in order to link them to programs in which they can potentiate their skills and thus improve their quality of life. For this it was necessary to build on the model of inclusive economic development - DEI , where a route which includes institutional strengthening, financing, employment and business development and inclusive markets , focused on developing production chains that guarantee the sustainability of the initiatives set .

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION.....	1
1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	2
1.1. TEMA.....	2
1.2. TÍTULO.....	2
1.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	3
1.3.1. Antecedentes.....	3
1.3.2. Estado actual.....	9
1.3.3. Formulación del problema.....	13
1.3.3.1. Pregunta general.....	13
1.3.3.2. Pregunta específica.....	13
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	14
1.5. OBJETIVOS.....	15
1.5.1. Objetivo general.....	15
1.5.2. Objetivos específicos.....	15
1.6. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	16
1.6.1. Universo de estudio.....	16
1.6.2. Espacio geográfico.....	16
1.6.3. Tiempos a investigar y a emplear.....	16
2. MARCO REFERENCIAL.....	17

2.1.	MARCO TEÓRICO.....	17
2.2.	MARCO CONTEXTUAL.....	20
2.3.	MARCO LEGAL.....	23
2.4.	MARCO CONCEPTUAL.....	25
3.	METODOLOGÍA.....	26
3.1.	TIPO DE ESTUDIO.....	26
3.2.	POBLACIÓN Y MUESTRAS.....	27
3.3.	DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS.....	28
3.4.	TÉCNICAS DE ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.....	29
4.	PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.....	30
4.1.	Principales características socioeconómicas de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal en la ciudad de Pasto.....	30
4.2.	Posibles oportunidades productivas y laborales para la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal en la ciudad de Pasto....	62
	CONCLUSIONES.....	70
	RECOMENDACIONES.....	72
	BIBLIOGRAFÍA.....	75
	NET GRAFÍA.....	76
	ANEXOS.....	77

LISTA DE CUADROS

	Pág.
CUADRO 1. Caracterización de la población de carretilleros de Bogotá.....	5
CUADRO 2. Población total. Distribución por edad y sexo.....	31
CUADRO 3. Población económicamente activa. Índices ocupacionales.....	32
CUADRO 4. Residencia según comunas y corregimientos de la población de carretilleros.....	34
CUADRO 5. Ocupación u oficio principal del jefe de hogar.....	37
CUADRO 6. Abastecimiento de agua.....	38
CUADRO 7. Acceso a energía eléctrica.....	39
CUADRO 8. Acceso al sistema de seguridad social.....	39
CUADRO 9. Miembros del hogar no afiliados al sistema de salud.....	39
CUADRO 10. Acceso a programas sociales.....	40
CUADRO 11. Índice de emigración.....	41
CUADRO 12. Dimensión de pobreza en los carretilleros.....	42
CUADRO 13. Material predominante en el techo.....	43
CUADRO 14. Material predominante en los pisos.....	43
CUADRO 15. Material predominante en las paredes.....	44
CUADRO 16. Principal actividad desarrollada según fuentes de ingreso.....	44
CUADRO 17. Rango de horas diarias dedicadas a trabajar	45
CUADRO 18. Zona donde desarrolla la actividad de transporte de tracción animal.....	46

CUADRO 19. Productos o insumos que transporta.....	46
CUADRO 20. Frecuencia de la prestación del servicio.....	47
CUADRO 21. Hace cuánto tiempo desarrolla la actividad.....	48
CUADRO 22. Oficios que han desempeñado independiente a la actividad de conducción de vehículos de tracción animal.....	49
CUADRO 23. Rango de ingresos mensuales producto de la actividad.....	50
CUADRO 24. Rango de ingresos mensuales del hogar.....	50
CUADRO 25. Entidades con las cuales han tenido crédito.....	51
CUADRO 26. Monto de créditos otorgados (millones).....	52
CUADRO 27. Destino del crédito.....	53
CUADRO 28. Carretilleros vinculados a algún tipo de asociación.....	53
CUADRO 29. Asociaciones u organizaciones a las cuales pertenecen los carretilleros.....	54
CUADRO 30. Beneficios recibidos por la asociación u organización a la que pertenecen los carretilleros.....	54
CUADRO 31. Condición física del equino según observaciones veterinario...	60
CUADRO 32. Estado de insuficiencia que sufren los equinos.....	60
CUADRO 33. Programas de reconversión.....	65

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
GRAFICO 1. Rango edades propietario de vehículo de tracción animal.....	33
GRAFICO 2. Lugar de nacimiento del conductor vehículo de tracción animal....	34
GRAFICO 3. Escolaridad del propietario del vehículo de tracción animal.....	35
GRAFICO 4. Tipo de vivienda.....	37
GRAFICO 5. Número de cuartos de la vivienda.....	38
GRAFICO 6. Frecuencia de la prestación del servicio por días de semana.....	47
GRAFICO 7. Crédito con entidades financieras.....	51
GRAFICO 8. Rango de edad del equino.....	56
GRAFICO 9. Sexo del equino.....	56
GRAFICO 10. Peso del equino.....	57
GRAFICO 11. Alimentación del equino.....	57
GRAFICO 12. Medicina preventiva del equino.....	58
GRAFICO 13. Como realiza la medicina preventiva.....	58
GRAFICO 14. Análisis por sistemas del equino.....	59
GRAFICO 15. Disposición de los carretilleros a acogerse a un programa para sustituir la actividad.....	62
GRAFICO 16. Tipo de programa para sustituir la actividad.....	64
GRAFICO 17. Modelo de inclusión productiva DEI.....	66
GRAFICO 18. Motocarro FORCER.....	67

LISTA DE ANEXOS

Pág.

ANEXO 1. Encuesta socioeconómica vehículos de tracción animal..... 78

ANEXO 2. Diagnóstico y censo equino vehículos de tracción animal.....80

INTRODUCCIÓN

La presente investigación hace énfasis a la necesidad que tiene la ciudad de Pasto por realizar un proceso de desarrollo regional que incluya la atención integral de grupos poblacionales en estado de vulnerabilidad, en este caso a la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal; para esto se realizó un análisis integral de la situación económica y social de dicha población, interpretando su realidad, contexto, nivel académico, cobertura en seguridad social, satisfacción de necesidades básicas, entre otros, lo cual es determinante para el desarrollo social de cualquier región.

El proyecto presentado a continuación es el resultado del trabajo realizado a modo de pasantía en la Secretaria de Desarrollo Económico y Competitividad de la Alcaldía de Pasto, donde se pretendió lograr conjuntamente la posibilidad de identificar oportunidades productivas para los “carretilleros” y su núcleo familiar, con el fin de vincularlos a programas en los cuales puedan potencializar sus capacidades y de esta manera mejorar su calidad de vida. Para esto fue necesario tomar como base el modelo de Desarrollo Económico Incluyente - DEI, donde se establece una ruta que integra el fortalecimiento institucional, financiamiento, empleo y desarrollo empresarial y mercados inclusivos, enfocados al desarrollo de cadenas productivas que garanticen la sostenibilidad de las iniciativas.

Para analizar esta problemática es necesario hacer hincapié en algunas de las causas que se revelaron en el transcurso del trabajo como la falta de políticas públicas para el tratamiento de la situación laboral de los carretilleros, falta de atención integral en cuestiones de seguridad social, educación, condiciones de vivienda y en general la falta de inclusión social de este tipo de población.

Además de esto es inevitable observar en la ciudad casos de maltrato por parte de los carretilleros hacia los caballos y así mismo el estudio lo revela en el diagnóstico realizado a cada equino, por lo tanto se considera la protección animal un tema relevante en la presente investigación, donde se pretende realizar iniciativas para efectuar un proceso en el cual se recojan los principios en la defensa de los derechos de los animales y donde se permita desarrollar su vida en condiciones adecuadas.

Este tipo de proyectos brinda herramientas de apoyo al sector informal, a la sociedad, a la economía de la región y a los animales, para esto se cuenta con el apoyo directo de la Secretaria de desarrollo económico y competitividad, y otras dependencias como: Secretaria de salud, Secretaria de gestión ambiental, Secretaria de Agricultura, Dirección de plazas de mercado, entre otras.

1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. TEMA

INCLUSIÓN SOCIAL

1.2. TÍTULO

ESTUDIO SOCIOECONOMICO E IDENTIFICACIÓN DE OPORTUNIDADES PRODUCTIVAS PARA LA POBLACIÓN DEDICADA AL TRANSPORTE EN VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL DE LA CIUDAD DE PASTO

1.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.3.1. ANTECEDENTES

La realidad económica y social que ha enfrentado la región y los sectores más vulnerables económicamente como son los transportadores en vehículos de tracción animal, personas que poseen un nivel alto de pobreza demasiado notorio, se han desempeñado en este oficio informal y desprotegido que no brinda las mayores oportunidades para mejorar su calidad de vida.

Además de esto la articulación con la economía local se ha debilitado debido al incipiente desarrollo industrial caracterizado por altas inversiones en capital; la actividad del comercio, caracterizada como una de las principales fuentes de ingresos de la población de la ciudad de Pasto, tampoco brinda oportunidades para que los carretilleros se puedan desarrollar en este oficio debido a la alta competencia y a otros factores; también es importante recalcar la pérdida de importancia del sector, debido a la falta de incentivos y de políticas de modernización, así como el escaso control de las autoridades institucionales, lo cual hace que este tipo de población no tenga ningún tipo de organización de alternativas diferentes de trabajo.

Todos estos tipos de problemas y otros que faltarían mencionar traen como consecuencia el aumento de desempleo, empleo informal sin aptas condiciones laborales, aumento de la inseguridad y la delincuencia común, aumento de la pobreza, y sin dejar de lado el problema del maltrato animal al cual se encuentran expuestos los caballos.

De acuerdo a esto, se tiene en cuenta la experiencia y los estudios realizados en Pasto y en diferentes ciudades de Colombia en este tema para basarse en los resultados positivos y poder adecuarlos a la situación de la ciudad de Pasto.

PASTO

Se realizó un trabajo de grado del estudiante Daniel Guerrero Ibarra, de la Facultad de Sociología perteneciente a la Universidad de Nariño, dicho estudio se efectuó con el fin de dar a conocer e interpretar la realidad social de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal. Dicho trabajo tiene como nombre: ESTUDIO SOCIOECONOMICO Y LABORAL DE LOS TRABAJADORES

EN VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL DEL MERCADO EL POTRERILLO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO EN EL SEGUNDO SEMESTRE DEL AÑO 2007¹.

Este trabajo delimita su investigación solamente a la población que se encuentra en el sector del mercado “El Potrerillo”. El objetivo general se centra en elaborar la caracterización socioeconómica y laboral a los trabajadores con vehículos de tracción animal que se encuentran en dicho sector.

De los resultados obtenidos mediante el análisis de las diferentes variables se puede resumir que la población de trabajadores de vehículos de tracción animal están inmersos en un contexto con condiciones económicas precarias, el status socioeconómico bajo está relacionado con muchos factores, entre los que se encuentran principalmente: una nula capacidad de ahorro, bajos índices de escolaridad y condiciones permanentes de insalubridad.

Se esclarece también en esta investigación que es urgente implementar planes y programas que orienten a los trabajadores de dicha actividad frente a problemáticas que tocan directamente como la planificación familiar, el papel de la educación en pro de un mejor futuro, cambio de oficio, entre otros.

La realidad indica que mediante procesos de modernidad y modernización de la ciudad, la población que se dedica al transporte en vehículos de tracción animal tienen que sustituir dicha actividad, intentar un tipo de reconversión laboral, planteando posibilidades para que cambien de oficio.

BOGOTA

La medida se adoptó en el Decreto 178 de 2012, en donde se requiere cambiar las “zorras” por carros, motos o motocarros para cambiar la estructura de ese tipo de transporte, además de la situación vulnerable en la que se encuentran los carretilleros en la ciudad debido a que en el Artículo 98 del Código Nacional de tránsito Ley 769 de 2002 se contempla el proceso de retiro de los vehículos de tracción animal para que las Alcaldías promuevan actividades alternas a las familias que dependen de este tipo de actividad.

¹ GUERRERO IBARRA, Daniel. Tesis de sociología. Universidad de Nariño, 2009

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 040 de 2013, la administración distrital dispuso de tres alternativas para el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, para esto se debía tener en cuenta que el beneficiario tenía que estar inscrito en la base de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad según la información unificada en el censo del año 2010, actualizada en el año 2012².

Las alternativas fueron:

1. Sustitución de vehículo de tracción animal por un vehículo automotor para transporte de carga útil igual o superior a 750 kilos.
2. Sustitución de vehículo de tracción animal por plan de negocios de los cuales se derive su sustento, la cual busca generar nuevas actividades económicas, basado en el bienestar humano.
3. Sustitución de vehículo de tracción animal por adquisición o mejora de vivienda, para aquella población con discapacidad permanente y para aquella población vinculada que se considere adulto mayor en los términos de la Ley 1171 de 2007.

La Secretaría de Movilidad censó 2.890 carretilleros, se estableció que existen 1.538 recicladores, de los cuales el 89% tiene equinos y carreta, un 3,49 % solo carreta y el 1.25% solo el caballo.

CUADRO 1. Caracterización de la población de carretilleros de Bogotá

Carreteros		%
Recicladores	1538	53%
No recicladores	1352	47%
Total	2890	100%

ITEM	TOTAL POBLACION	%
Con binomio	2587	89.52
Con solo equino	36	1.25
Con solo carreta	101	3,49
Población que no reporta carreta ni equino pero afirma ser propietario	66	5,74
TOTAL	2890	

Fuente: Sustitución de Vehículos de Tracción Animal.
<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=457>

² Alcaldía Mayor de Bogotá. Bogotá humana. <<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=457>>

Además de esto la Secretaria de Movilidad firmó un convenio junto a la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales U.D.C.A para la recepción de 1.200 equinos por un valor de 1.873 millones de pesos, para recibir y realizar el tratamiento médico de los equinos, con el fin de ser entregados en buenas condiciones de salud a los adoptantes, el convenio consistió también en la atención de los equinos, beneficiarios del proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, en instalaciones adecuadas para su cuidado y tratamiento a cada equino según sus condiciones sanitarias.

CARTAGENA

El Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) presentó un proyecto para lograr sustitución de vehículos de tracción animal, mediante el cual el Distrito determina los mecanismos para llevar a cabo el proceso de sustitución de este tipo de transporte en la ciudad y acceder a la alternativa de planes de negocios o los denominados motocarros.

A partir de esto la Unidad Municipal de Asistencia Técnica Agropecuaria (UMATA) realizó el censo de los vehículos de tracción animal que circulan en Cartagena, lo cual dio como resultado 581, a los cuales se les hizo el estudio socioeconómico. El presupuesto de dicho proyecto era de 900 millones de pesos para la sustitución de los primeros 85 vehículos.³

MEDELLIN

En el 2008, la Alcaldía de Medellín decide regular el transporte en vehículos de tracción animal y realizar la sustitución de estos mismos.⁴

En términos generales, se plantearon cuatro estrategias:

- La caracterización socioeconómica de la población de cocheros de la ciudad de Medellín.
- Sensibilizar a los cocheros y su grupo familiar.

³ DE ÁVILA ROMERO, Juliana. El Universal, ¿Quién debe responder por la sustitución de vehículos de tracción animal? Cartagena, 2014. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/quien-debe-responder-por-la-sustitucion-de-vehiculos-de-traccion-animal-164055>

⁴ ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Programa de sustitución de vehículos de tracción animal en la ciudad de Medellín. 2008.

- Formulación y desarrollo de planes de negocio y/o estrategias de capacitación para la vinculación laboral.
- Recepción de coches y equinos.

En diciembre del 2008 se realizó la ejecución de un convenio de asociación cuyo objeto se basaba en la “Implementación del programa de erradicación de vehículos de tracción animal y el desarrollo de alternativas socioeconómicas para la población de cocheros que operan en la ciudad de Medellín”, el cual planteó objetivos enfocados en las anteriores estrategias mencionadas, los objetivos dieron la ruta inicial para desarrollar el proceso.

Se inició un trabajo de sensibilización y capacitación al cochero y su grupo familiar, buscando generar cambios culturales en las personas asociadas al uso de vehículos de tracción animal para incentivar el fortalecimiento de procesos organizativos a través de las cuales pudieran acceder a mejores condiciones de trabajo y de calidad de vida. Es así como se realizaron procesos permanentes de acompañamiento y acciones de capacitación que parten individualmente y llegan a temas relacionados grupalmente.

El proyecto de “Sustitución de vehículos de tracción animal que transportan escombros”, logró en un periodo de ocho meses los siguientes resultados:

- Caracterización de la población
- Acompañamiento y capacitación.
- Entrega de alternativas de sustitución
- Protección de semovientes
- Inversión

BARRANQUILLA

El plan integral de sustitución de vehículos de tracción animal consistió en realizar acciones que aportaron a mejorar la competitividad de los conductores, sus familias y las personas alrededor de esta actividad, mejorar la movilidad, la convivencia ciudadana, el espacio público, reducir la percepción de inseguridad, las tasas de trabajo infantil, mejorar la protección del medio ambiente y la salud pública, y así mismo proteger los animales utilizados, entre otros.⁵

⁵ CANTILLO ARRIETA, Juan Manuel. El Universal, Cien vehículos de tracción animal han sido sustituidos en Barranquilla. Barranquilla, 2014.
<http://www.eluniversal.com.co/regional/atlantico/cien-vehiculos-de-traccion-animal-han-sido-sustituidos-en-barranquilla-167493>

Este Plan Integral contó con el apoyo de la Secretaría de Gestión Social, el Centro de Oportunidades, el SENA, Fenalco, PNUD, Laboratorio La Beca-ICA entre otros.

El Objetivo general de este proyecto se centró en diseñar una estrategia integral que permita la reubicación y la sustitución de los vehículos de tracción animal en el Distrito de Barranquilla, que mejorar de manera integral la movilidad de la ciudad, su competitividad, así como la calidad de vida de las personas dedicadas a este tipo de actividades, teniendo en cuenta las siguientes estrategias centrales:

- Censar, identificar y caracterizar geográficamente a la población que conduce vehículos de tracción animal.
- Censar y clasificar a los animales utilizados para la movilidad a través del vehículo de tracción.
- Sistematizar y analizar la información recopilada y entregar un perfil de la población dedicada a esta labor.
- Diseñar una propuesta de capacitación y emprendimiento social y económico para la población objetivo.
- Diseñar una propuesta de sustitución laboral.
- Diseñar una propuesta de reubicación de los caballos que además contemple un componente educativo para la no reincidencia en la actividad.
- Diseñar una campaña de comunicación dirigida a hacer conocer el programa, orientar a la población objetivo y a concientizar a la sociedad sobre esta actividad.

El Censo de conductores fue realizado los días 22 y 23 de septiembre de 2012 y movilizó a más de 1.085 conductores de los cuales fueron censados 919. Se requirió el esfuerzo y concurso de aproximadamente un grupo de 230 personas.⁶

⁶ CANTILLO ARRIETA, Juan Manuel. El Universal, Cien vehículos de tracción animal han sido sustituidos en Barranquilla. Barranquilla, 2014.
<http://www.eluniversal.com.co/regional/atlantico/cien-vehiculos-de-traccion-animal-han-sido-sustituidos-en-barranquilla-167493>

1.3.2. ESTADO ACTUAL

El 82,5% de la población de Pasto se encuentra asentada en la cabecera municipal⁷, este fenómeno presiona sobre el abastecimiento disponible en la ciudad como el hacinamiento, déficit de vivienda, disminución en las coberturas de salud, educación, entre otros.

Teniendo en cuenta la situación permanente del Municipio de Pasto se describe la situación socioeconómica y laboral de la población de la siguiente manera:

El DESEMPLEO⁸ de Pasto registra la segunda tasa más alta del país con el 17,1%, esto debido en gran parte porque existe una brecha marcada entre oferta y demanda laboral, reflejándose en las escasas fuentes de empleo. La mayoría de la población depende principalmente de actividades como el comercio, hoteles, restaurantes, transporte, agricultura, pesca y la actividad forestal. Por lo tanto para brindar más oportunidades laborales para la población se vinculó al menos 7 programas locales y nacionales: Red ORMET (Red de Observatorios Regionales de Mercado de Trabajo), el Plan Departamental de Empleo; Se- emprende Pasto, FONEDE, Fondo para el Fomento del Empleo y Protección al desempleo, la Caja de Compensación Familiar, el Programa nacional Red Unidos, y por la FE (Fondo Empezar).

En cuanto al TRABAJO INFORMAL; Los trabajadores informales en Pasto son el 78%, esta situación es inquietante, ya que Pasto es la segunda Ciudad en informalidad entre las trece áreas metropolitanas consultadas por el DANE. Varias son las razones que explican la informalidad, entre las más relevantes se encuentran: los parafiscales que eleva el costo salarial, la ineficiencia institucional expresada en múltiples tramites y reglas de juego no claras para el funcionamiento de las empresas y los subsidios que se entregan por parte del gobierno a algunas actividades económicas, las cuales se constituyen en un freno para pasar a la formalidad ya que al hacerlo los subsidios se pierden.⁹

Los trabajadores informales están organizados gremialmente en la Asociación de Recicladores Coemprender, Coteros, Asociación de Carretilleros, Asociaciones de mototaxistas, entre otros. Estos grupos conformados por trabajadores dedicados al sector informal continúan en la espera de su afiliación a salud, pensión y riesgos laborales, y a su formalización laboral.

⁷ RED ORMET. Diagnostico socioeconómico y del mercado de trabajo de la ciudad de Pasto.

⁸ FORERO MEDINA, Luis Eduardo. Las 2 orillas, Nariño: Mejor laboral. 2014. <http://www.las2orillas.co/narino-mejor-laboral-2/>

⁹ RED ORMET. Empleo formal e informal.

Por otra parte el TRABAJO INFANTIL es un problema relevante y de mucha atención. Según el Centro de Estudios en Economía Sistémica¹⁰, en el año 2011 el promedio de la tasa de trabajo infantil en Nariño era del 10%, una cifra que ha trascendido hasta la actualidad, ya que se ven niños cargando bultos, en talleres de mecánica, en la construcción, en ventas al detal, empleadas domésticas, niños y niñas en el campo en cultivos, etc.

Según el trabajo de investigación realizado por Ingrid Quintero Córdoba, estudiante de la Institución universitaria CESMAG deduce que según las encuestas realizadas a una muestra población infantil, los resultados permiten concluir que el problema socioeconómico que conduce a los niños a laborar al lado de sus padres o en forma individual, obedece a un solo común denominador que es la Pobreza. El trabajo infantil se presenta como una alternativa que tienen los hogares ante situaciones económicas, sociales, y culturales específicas, esto con el fin de mejorar en el corto plazo sus condiciones de vida, y, en algunos casos, como una posibilidad de adquirir destrezas o conocimientos.

EDUCACION: existe un déficit en el nivel profesional, ya que no existe una oferta de educación pública que le dé acceso a toda la población de más bajos ingresos y que es la mayoritaria en la ciudad.

En cuanto a la INCLUSIÓN PRODUCTIVA de la ciudad de Pasto, según el informe “Estrategias de inclusión productiva para personas en situación de pobreza en la zona urbana del Municipio de Pasto 2014”; se expresa que el interés de los empresarios a la hora de contratar personal es más alto para las personas con alto grado de experiencia y nivel académico que para las personas en estado de discapacidad o desplazados, aunque hay una buena receptividad por parte de los empresarios hacia las personas en situación de pobreza y madres cabeza de familia. En muchos casos existe exclusión productiva con este tipo de población por que prevalece la desconfianza, competencias, falta de experiencia, certificaciones y recomendaciones laborales.¹¹

Cuando la población “excluida” laboralmente requiere de oportunidades de empleabilidad, se dificulta de manera que los trabajos, en muchos casos sobrepasan sus capacidades y perfiles requeridos y a la hora de presentar sus solicitudes no tienen con qué respaldar o acreditar sus competencias, certificaciones y recomendaciones. Por lo tanto en el proceso de inclusión social y

¹⁰ ECSIM es una fundación sin ánimo de lucro dirigida por un grupo de investigadores con el propósito de contribuir en la construcción de sociedades más integradas y pacíficas.

¹¹ DPS, PNUD, GOBIERNO NACIONAL. Estrategias de inclusión productiva para personas en situación de pobreza en la zona urbana del Municipio de Pasto, 2014.

productiva se requiere adelantar actividades de formación de talento humano e intermediación, ya que las empresas no disponen de atención a esta demanda.

Desde el ámbito institucional, en el Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015: Pasto transformación productiva, se establece como compromisos: *Superar los niveles de pobreza y mejorar las condiciones de empleo e ingresos de la población*. De esta manera, en el artículo 8, la línea estratégica de productividad y competitividad, que procura el crecimiento social y económico, se hace un reconocimiento a siete cadenas productivas: Artesanías, lácteos, hortofrutícola, cuyícola, piscícola, plantas aromáticas, y cuatro nuevas empresas y/o industrias culturales y de salud y sanación, turísticas y especialización gastronómica;¹² pero las cadenas productivas se han visto limitadas en cierta medida porque no se dispone de un aparato productivo fuerte para insertarse a los demás mercados regionales e internacionales, lo que ha hecho de alguna manera que no se logre mitigar los altos índices de pobreza y desempleo.

MOVILIDAD: en la actualidad Pasto no responde a las necesidades de movilización de sus habitantes, disminuyendo de esta manera la accesibilidad a la ciudad y perjudicando la movilidad a nivel general. La movilidad en la zona urbana de la ciudad de Pasto se ha visto perjudicada por las distintas obras viales, el deplorable estado de las vías, los difíciles accesos al centro de la ciudad, entre otros. Además de esto se suma el descontento de la población por el transporte de las carretillas de caballos en las vías principales de la ciudad.

En Pasto se ha desarrollado El plan de movilidad, un proyecto que nace a partir del Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Estado comunitario: Desarrollo para todos”, en el cual se estableció el programa de Ciudades Amables, en el cual se desarrolla diferentes acciones que permiten estructurar movilidades eficientes; lo cual pretende incorporar una nueva cultura ciudadana que cambie la visión y el comportamiento de la población. En cuanto a la financiación del proyecto se realizó una serie de estudios que se establece por el Plan Nacional de Desarrollo, mediante el cual aprobaron situar a Pasto como ciudad pionera en el plan, lo que da la oportunidad de que la nación financie el proyecto con el 70%, lo que está alrededor de doscientos mil millones y el 30% aporta el municipio¹³.

MALTRATO ANIMAL: En Pasto se ha realizado una alianza entre el Centro de Bienestar Animal de la Alcaldía de Pasto y la Policía Ambiental que busca

¹² ALCALDÍA DE PASTO. Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015. Pasto transformación Productiva,

¹³ PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2006 – 2010. Plan de movilidad de la ciudad de Pasto.

concientizar a la ciudadanía sobre el abandono y el maltrato a que son sometidos los equinos en la ciudad.

Según las estadísticas, a diario son atendidos entre 30 a 40 casos de abandono y maltrato animal, de estos 7 a 8 pasan a Zoonosis para la valoración respectiva y de ahí son trasladados al Centro de Bienestar Animal, ubicado en el Corregimiento de Morasurco. En lo corrido del presente año se han incautado 25 por maltrato, de los cuales 8 han pasado al Centro de Bienestar Animal de la Alcaldía de Pasto¹⁴.

¹⁴ ALCALDÍA DE PASTO. Noticias – Medio Ambiente. “Realizan campaña contra el maltrato animal”, 2013. <http://www.pasto.gov.co/index.php/procesos-de-contratacion/subasta/84-nuestra-entidad/secretarias/secretaria-de-gestion-ambiental/noticias-secretaria-de-gestion-ambiental/387-realizan-campana-contra-el-maltrato-animal>

1.3.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.3.3.1. PREGUNTA GENERAL

¿Cuáles son las condiciones socioeconómicas y las posibles oportunidades productivas de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal de la ciudad de Pasto durante el periodo 2014 - 2015?

1.3.3.2. PREGUNTAS ESPECÍFICAS

1. ¿Cómo es la situación socioeconómica de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal en la ciudad de Pasto durante el periodo 2014 - 2015?
2. ¿Cuáles son las posibles oportunidades productivas y laborales que se les podría brindar a la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal en la ciudad de Pasto durante el periodo 2014 - 2015?

1.4. JUSTIFICACIÓN

La realidad económica y social de la población de Pasto no ha sido la más positiva de todas, el 16,2% de la población tiene Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)¹⁵ y aunque la pobreza y la pobreza extrema han disminuido, las cifras que reflejan el Departamento Nacional de Planeación (DNP), no son las más alentadoras, contando con 30,5% y 4,4% de pobreza y pobreza extrema respectivamente. Esto indica que una proporción bastante alta de personas no cuentan ni con los requisitos mínimos para tener condiciones de vida dignas, ni con los suficientes recursos para su sostenimiento. Estas condiciones como muchas más son las que se deben tener en cuenta para exigir políticas y programas que promuevan un desarrollo económico incluyente.

Ahora bien una parte de la población de Pasto, los llamados “carretilleros”, presentan NBI y condiciones de pobreza¹⁶. Por lo tanto se centra la atención en este tipo de población para poder identificar posibles oportunidades que coadyuven a su bienestar social y económico, incrementando las alternativas laborales y productivas, potenciando las capacidades y de esta manera mejorar su calidad de vida y la de su núcleo familiar.

Ante la indiscutible crisis que viven muchas de las personas en Colombia por falta de oportunidades y escases de recursos, es necesaria la realización de estudios como el que se propone, que expresen las condiciones socioeconómicas reales de la población objeto de estudio y las diferentes dinámicas en su entorno, de esta manera se podrá orientar a la comprensión de dicho escenario para la población involucrada en dicha problemática y en general a toda la población, la cual debe despertar su interés por este tipo de problema.

Un factor importante a considerar en esta investigación se centra en la protección animal. Muchos de los equinos que son utilizados para la tracción de las carretillas, son en la mayoría de las ocasiones maltratados vulnerando sus derechos, por lo tanto se deben considerar mecanismos que contribuyan al cuidado y manutención de estos animales trabajando con entidades capaces de apoyar en este proyecto a la protección de los mismos.

Se brindan herramientas de apoyo al sector informal, creando alternativas que sean adecuadas para que la población dedicada a dicho sector pueda adquirir oportunidades productivas brindando beneficios para la sociedad y la economía de la región junto a entidades que se involucran en la problemática.

¹⁵ DANE. Censo 2005

¹⁶ GUERRERO IBARRA, Daniel. Estudio socioeconómico y laboral de los trabajadores en vehículos de tracción animal del mercado El Potrerillo de la ciudad de San Juan de Pasto en el segundo semestre del año 2007. Pasto.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar las condiciones socioeconómicas y las posibles oportunidades productivas de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal de la ciudad de Pasto.

1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar y analizar las principales características socioeconómicas de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal en la ciudad de Pasto.
2. Determinar las posibles oportunidades productivas y laborales para la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal en la ciudad de Pasto.

1.6. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

1.6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO

La población objeto de estudio de la investigación son las personas dedicadas al transporte en vehículos de tracción animal o denominados también “carretilleros” y su núcleo familiar, ubicados por todos los sectores de la Ciudad de Pasto.

1.6.2. ESPACIO GEOGRÁFICO

La investigación se desarrolló en la Ciudad de Pasto.

1.6.3. TIEMPOS A INVESTIGAR Y A EMPLEAR

El periodo de recolección y procesamiento de la información estadística requerida para el desarrollo de esta investigación es 2014-2015. Por otra parte, el tiempo estimado para el desarrollo de la investigación comprendió el periodo agosto 2014 a febrero 2015.

2. MARCO REFERENCIAL

2.1. MARCO TEÓRICO

En el contexto de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal que circulan por la ciudad de Pasto se puede observar una situación trascendente, que no solo se marca en el municipio de Pasto si no en todo el país, el TRABAJO INFORMAL, que según el DANE representa la mitad del empleo en Colombia, siendo un reflejo de la calidad de este mismo y de la estructura social que se ha venido acentuando en el país. Según esta situación se tiene en cuenta LA INTERPRETACIÓN ESTRUCTURALISTA¹⁷, que contribuye al presente trabajo considerando que la informalidad es un problema de sobreoferta relativa, es decir que la sobreoferta es producto de la estructura social, un resultado de la interacción entre la esfera social y la esfera económica. La estructura social crea sobreoferta de trabajo cuando existe modernización demográfica en pleno desarrollo, altos movimientos migratorios hacia las grandes concentraciones urbanas, y aumento de la participación laboral.

Muchos autores coinciden en que la falta de educación, afecta de alguna manera el desarrollo social y la falta de oportunidades laborales, por lo tanto se debe considerar a la EDUCACION un tema de suma importancia e interés para este tipo de investigación, de manera que la falta de oportunidades educativas y dotación de capital humano para la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal afecta directamente la inserción a oportunidades laborales e ingresos futuros. Por tal motivo es necesario mencionar el aporte de algunos autores e investigadores para este tema, considerando la educación en la TEORIA DEL CAPITAL HUMANO¹⁸, que la considera como “inversiones que realizan individuos racionales, con el fin de incrementar su eficiencia productiva y sus ingresos”. A partir de los trabajos de Becker y Mincer, se considera que la productividad de una persona depende de su dotación de capital humano, es decir, que en promedio, a mayores niveles de educación se espera mayores ingresos y la demanda de educación depende de los costos directos e indirectos y de los ingresos futuros. Por otra parte Schultz y Denison demostraron que la educación contribuye al crecimiento económico nacional o al PIB, al mejorar la calidad del trabajo, en otras palabras la educación incrementa la productividad de los individuos y también es usada por los empresarios para seleccionar a sus

¹⁷ UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA. Facultad de ciencias sociales. Departamento de sociología. El trabajo y la economía informal, discusión de enfoques teóricos. Uruguay.

¹⁸ UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO. La importancia de la educación en el desarrollo: la Teoría del Capital Humano. México.

empleados. Otros economistas, como Marshall, consideraron la educación como una inversión y la incluyeron en su definición de riqueza.

Una problemática profunda y persistente que ha acompañado la historia de Colombia es el trabajo infantil y se determina que las causas por las que los niños deciden trabajar es para ayudar al sustento de su hogar, ya que sus padres no obtienen los ingresos deseados y dignos. Para explicar esta situación existe el reciente trabajo teórico de BASU Y VAN en el año 1998, argumentan que para todos los hogares existe un salario crítico el cual determina si el hogar envía los niños al mercado laboral. De esta manera, el hogar solo enviará sus niños a trabajar si el salario masculino adulto está por debajo de ese salario crítico.¹⁹

Ahora bien, para mejorar la situación de la población de carretilleros, es necesario que exista un desarrollo social y económico que contribuya a su bienestar y al de su núcleo familiar; para explicar esto se considera la TEORÍA DEL DESARROLLO HUMANO, que explica que un desarrollo humano integral, debe cubrir todas las posibilidades de crecimiento; en esta teoría se identifican seis dimensiones para que cada persona logre una vida más plena, completa y feliz a través de su desarrollo y sano equilibrio. Las dimensiones son: bienestar físico, familia y pareja, desarrollo profesional, aspectos culturales y de educación, desarrollo social, bienestar emocional y trascendencia.²⁰ En otras palabras, desarrollo humano es el trabajo que toda persona realiza consigo misma para despertar la capacidad que tiene, de lograr cosas para su beneficio y el de los demás.

Por lo tanto es necesario brindar herramientas adecuadas para los carretilleros en donde puedan desarrollar sus capacidades y potencializar las mismas, de esta manera se trata de asegurar que las actividades que estos mismos desarrollen, mejore su calidad de vida y se pueda promover la autosuficiencia regional. De esta manera, se tiene en cuenta la TEORÍA DEL DESARROLLO SOSTENIBLE, concepto utilizado por el PNUD, en la cual describe el CRECIMIENTO SOSTENIBLE, con el ánimo de proporcionar beneficios económicos y sociales duraderos. Las condiciones para el desarrollo sostenible, se contemplan por la acumulación de conocimiento y capital físico en un territorio, creación de instrumentos para gestionar procesos de ordenamiento social y el fortalecimiento de las instituciones que permitan potencializar, las diferentes expresiones del capital en las regiones; esto hará fortalecer el desarrollo tanto endógeno como

¹⁹ ACEVEDO GONZÁLEZ, Karina; QUEJADA PÉREZ, Raúl; YÁNEZ CONTRERAS, Martha. Universidad de Cartagena. Determinantes y consecuencias del trabajo infantil: un análisis de la literatura.

²⁰ UNIVERSIDAD AUTÓNOMA INDÍGENA DE MÉXICO. Antología desarrollo humano. <http://uaim.files.wordpress.com/2010/01/antologia-desarrollo-humano.pdf>

exógeno, que se requiere para estimular la construcción de un tejido social basado en los valores y en el desarrollo del ser humano²¹.

Para realizar una atención integral a la población vinculada a la actividad de transporte en vehículos de tracción animal, con el fin de atender situaciones inmediatas como salud, educación, vivienda, servicios básicos, población en condiciones de discapacidad, adulto mayor, entre otros; se requiere contar con una INCLUSIÓN SOCIAL que permita asegurar la igualdad de oportunidades para todos, en donde se encarguen las instituciones gubernamentales. Para esto se tiene en cuenta el siguiente artículo citado por EL DEPARTAMENTO DE ASUNTOS ECONOMICOS Y SOCIALES DE LAS NACIONES UNIDAS (DESA), en el año 2009, donde resalta que la inclusión social es un proceso multidimensional destinado a crear condiciones que permita la participación plena y activa de todos los miembros de la sociedad en todos los aspectos de la vida, incluyendo, actividades sociales, económicos y políticos cívicos, así como la participación en la toma de los procesos de decisión.²²

De allí que el desarrollo de inclusión social tenga como uno de sus objetivos: “Una sociedad inclusiva sobre-monta las diferencias de raza, género, clase, generación y la geografía, y garantiza la inclusión, la igualdad de oportunidades, así como la capacidad de todos los miembros de la sociedad para determinar las instituciones sociales que rigen la interacción social”²³

Para terminar se debe tener en cuenta que es necesario construir e impulsar procesos exitosos que favorezcan a nuestra región y a nuestra sociedad, para esto se debe valorar y potencializar los recursos existentes, es decir, para buscar alternativas de reconversión a la población de conductores de vehículos de tracción animal, se hace necesario exaltar y aprovechar sus capacidades en diferentes campos productivos, así como también las propiedades y ventajas que tiene nuestro territorio; de esta manera teóricamente el MODELO DE DESARROLLO REGIONAL, ofrece la definición como un proceso de cambio de las estructuras que existen en una región, lo importante es que se tome en cuenta el territorio y los grupos sociales que habitan en él, los cuales desarrollen un sentido de pertenencia a ese territorio. El “desarrollo regional” surge precisamente de la identificación de estas potencialidades y las interrelaciones entre ese territorio y la población que se asienta en él.

²¹ DÍAZ DE IPARRAGUIRRE, Ana Mercedes. Tesis Doctorales de Economía. La gestión compartida Universidad-empresa en la formación del capital humano, su relación con la competitividad y el Desarrollo Sostenible. <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2009/amdi/Teoria%20del%20Desarrollo%20Sostenible.htm>

²² DESA, 2009.

²³ Expert Group Meeting on Promoting Social Integration, Helsinki, 2008, citado por DESA, 2009.

2.2. MARCO CONTEXTUAL

El municipio de Pasto está situado en el suroccidente de Colombia, en medio de la Cordillera de los Andes en el macizo montañoso denominado nudo de los Pastos, al pie del volcán Galeras y muy cerca la línea del Ecuador. El territorio municipal en total tiene 1.181 km² de superficie, de la cual el área urbana es de 26.4 km. El área urbana de la ciudad de Pasto está dividida en 12 comunas y la zona rural está compuesta por 17 corregimientos: Buesaquillo, Cabrera, Catambuco, El Encano, El Socorro, Genoy, Gualmatán, Jamondino, Jongovito, La Caldera, La Laguna, Mapachico, Mocondino, Morasurco, Obonuco, San Fernando y Santa Bárbara.²⁴

El municipio de Pasto se caracteriza económicamente por la gran dinámica del sector terciario, el profundo crecimiento de la informalidad, el empleo de baja calidad y altos niveles de desempleo, también por tener un comportamiento económico cíclico y volátil, es decir que Pasto tiene un alto grado de sensibilidad a las perturbaciones derivadas de las políticas económicas nacionales, regionales y externas debido al carácter fronterizo que posee. Además de esto la economía del municipio de Pasto tiene muy poco peso en el agregado nacional en relación a otros departamentos debido al rezago y al bajo crecimiento económico²⁵.

En cuanto a la población de la ciudad de Pasto, una de las características más importantes es su migración del campo a la ciudad buscando mejores condiciones de vida acrecentando por consiguientes las zonas marginales, produciendo mayor demanda de servicios públicos, empleo y en general agudizando los problemas de salud, educación, vivienda, empleo entre otros.

En el área urbana las principales actividades económicas son el comercio y los servicios con algunas pequeñas industrias o microempresas, de las cuales cerca del 50% corresponden a la manufactura artesanal. Por otra parte el sector rural depende de la agricultura y la ganadería, siendo los principales productos la papa, maíz, fique, cebolla, trigo y frijol.²⁶

En cuanto a la movilidad, la densificación de la ciudad ha propiciado que los ciudadanos no utilicen apropiadamente el espacio público, y en general dando una muestra de falta de cultura ciudadana que muestra desorden, problemas de inseguridad, contaminación auditiva y visual, daños a la propiedad y lesiones a las personas causados por accidentes de tránsito. El propósito colectivo de

²⁴ WIKIPEDIA. San Juan de Pasto. Última fecha de modificación: 2 feb 2015. http://es.wikipedia.org/wiki/San_Juan_de_Pasto

²⁵ RED ORMET. Diagnóstico socioeconómico y del mercado de trabajo de la ciudad de Pasto.

²⁶ PASTO CIUDAD SORPRESA. Economía de la ciudad de Pasto. <https://pastociudadesorpresa.wikispaces.com/economia+de+la+ciudad+de+pasto>

transformar la ciudad está soportado en privilegiar el interés de todos los ciudadanos antes que el interés particular, donde prevalezca el espacio público sobre el espacio privado, con énfasis en los derechos del ciudadano en calidad de peatón y de pasajero del transporte público colectivo.²⁷

Ahora bien centrándonos en el contexto de la población dedicada a la actividad de transporte en vehículos de tracción animal, es necesario tener en cuenta que estas personas se encuentran básicamente trabajando en el sector informal, bajo la formas de pequeñas empresas y de ocupaciones independientes que generalmente presentan mayores riesgos y condiciones de trabajo más inseguras; la situación de dicha población se agrava al no contar con condiciones óptimas de educación, salud, vivienda, necesidades básicas y oportunidades laborales, entre otras.²⁸

Muchas de estas personas viven en condiciones de hacinamiento y subsisten con muy bajos ingresos, habitan en barrios marginales y en condiciones de extrema pobreza. Son un sector vulnerable por su nivel educativo y económico, por lo tanto necesitan apoyo para la construcción de oportunidades productivas que mejoren su calidad de vida.

Finalmente es necesario tener en cuenta que esta actividad es una en donde los animales son explotados y maltratados, y eso se evidencia claramente en las calles de la ciudad, en donde muchos de estos animales presentan graves problemas de salud que posiblemente los lleve a la muerte, en gran parte debido al maltrato por parte de las personas que conducen estos vehículos en lo que se refiere a sobrepeso, golpes, falta de atención médica, falta de una alimentación apropiada y en términos generales falta de atención.

²⁷ PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE PASTO 2008-2011. ACUERDO No. 007. Mayo 30 de 2008

²⁸ GUERRERO IBARRA, Daniel. Estudio socioeconómico y laboral de los trabajadores en vehículos de tracción animal del mercado El Potrerillo de la ciudad de San Juan de Pasto en el segundo semestre del año 2007. Pasto.

2.3. MARCO LEGAL

LEY 769 DE 2002:²⁹

Es la principal legislación en la que se va a enfocar el trabajo de investigación: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

CAPITULO VI. TRÁNSITO DE OTROS VEHÍCULOS Y DE ANIMALES.

El artículo 98 de la Ley 769 de 2002, del Código Único Nacional de Tránsito, prohíbe la circulación de vehículos de tracción animal por las vías de la ciudad: "En un término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los Municipios de Categoría Especial y en los Municipios de Primera Categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal."

"PARÁGRAFO 2º: Las Alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal."

El Municipio pasó de categoría primera en el 2011, debido a que aumentaron los ingresos del municipio, dada esta situación en ese año era necesario que el Municipio de Pasto aplique la ley anteriormente descrita, en la cual debía retirar los vehículos de tracción animal. Actualmente el Municipio de Pasto se encuentra ubicado en categoría segunda³⁰ debido a las condiciones que a este le atribuyen, por lo tanto no es obligatorio la aplicación de la ley pero si necesario debido a las condiciones en las que se encuentra la población dedicada al transporte de vehículos de tracción animal, a la movilidad de la ciudad y a la protección de los animales.

LEY 84 DE 1989

"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y

²⁹ REGIMEN LEGAL DE BOGOTA D.C. Ley 769 de 2002 Nivel Nacional. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

³⁰ "Que el Municipio de Pasto, según DECRETO 0641 DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 2013, se encuentra clasificado en Segunda Categoría"

competencia”. Esta ley a pesar de ser anterior a la ley 769, se convierte en una norma fundamental, pues es aquí donde se ve la importancia de tener presente el tema del animal, sus derechos, los deberes de los hombres para con ellos y un llamado frente a la no crueldad con los animales. En su artículo 1º: “Los animales tendrán en todo el territorio nacional especial protección contra el sufrimiento y el dolor, causados directa o indirectamente por el hombre”, y en términos generales La Ley 84 de 1989, establece parámetros para la especial protección a los animales en todo el territorio nacional, contra el sufrimiento y el dolor causados por el hombre.

LEY 1259 DE 2008

“Por medio de la cual se instaura en el Territorio Nacional la aplicación del comparendo ambiental a los infractores de las normas de aseo, limpieza y recolección de escombros”.

Artículo 9º. Responsable de la aplicación del comparendo ambiental. El responsable de la aplicación de la sanción por Comparendo Ambiental y de las infracciones ambientales en vías o espacios públicos causadas desde vehículos automotores o de tracción humana o animal, será su respectivo alcalde, quien podrá delegar en su Secretario de Gobierno.

Parágrafo. La Policía Nacional, los Agentes de Tránsito, los Inspectores de Policía y Corregidores serán los encargados de imponer directamente el Comparendo Ambiental a los infractores.

Artículo 10. Responsables de imponer el comparendo ambiental por infracción desde vehículos. Para el caso de los conductores o pasajeros de vehículos automotores o de tracción humana o animal, en movimiento o estacionados, como infractores de las normas de aseo y limpieza, serán los Agentes de Policía en funciones de Tránsito o los Agentes de tránsito, los encargados de imponer el Comparendo Ambiental, con la respectiva multa de un (1) salario mínimo mensual legal vigente.

DECRETO 178 DE 2012³¹

Los cuales refieren y obligan la sustitución de vehículos de tracción animal en municipios de categoría especial y primera.

³¹ RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C. Decreto 178 de 2012 Nivel Nacional. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45607>

En donde se debe autorizar la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores debidamente homologados para carga, para facilitar e incentivar el desarrollo y promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal. La sustitución de los vehículos de tracción animal, de que trata el artículo anterior, deberá realizarse por las Alcaldías Municipales y Distritales en coordinación con las autoridades de transporte y tránsito de la respectiva jurisdicción.

Corresponde a los Alcaldes de los Municipios de categoría especial y de los municipios de primera categoría del país, tomar las medidas necesarias para sustentar presupuestalmente el proceso de sustitución, facilitando la financiación y cofinanciación del equipo automotor y el desarrollo de las actividades alternativas para los conductores de estos vehículos. En desarrollo de los programas de sustitución, las autoridades locales deberán como mínimo:

1. Censar los vehículos de tracción animal –carretas y equinos– en su jurisdicción.
2. Censar e identificar plenamente a los conductores de los vehículos de tracción animal que serán objeto del programa.
3. Adelantar programas de capacitación en técnicas de administración y desarrollo de empresas, negocios y manejo de cargas livianas u otras actividades alternativas, dirigidos a los conductores de estos vehículos.
4. Establecer, coordinar, ejecutar y hacer seguimiento a las condiciones, procedimientos y programas para la recepción de los vehículos de tracción animal –carretas y semovientes como un conjunto– que garantice las condiciones sanitarias adecuadas para el alojamiento y bienestar de los animales y la desintegración de la carreta.
5. Establecer mecanismos de control que permitan garantizar el cumplimiento de la entrega material de la carreta y del semoviente a quien para este efecto haya determinado la autoridad municipal o distrital.
6. Llevar un registro detallado que identifique plenamente a los conductores que resultaren del programa de sustitución.

2.4. MARCO CONCEPTUAL

CARRETILLEROS: o conductor de carretilla halada por un caballo.

CENTRO DE BIENESTAR ANIMAL: Es el lugar donde se realizan las acciones de La Secretaria de Gestión Ambiental del Municipio de Pasto, con el fin de satisfacer la normatividad vigente que trata sobre protección, conservación y manejo adecuado de los animales y del medio ambiente.

MODERNIZACIÓN: De acuerdo al sentido de la investigación, trata de un proceso de cambio social integral, de elevar el nivel de la especialización ocupacional, que aumenta la capacidad de crear más puestos de trabajo y además poder potencializar la industria en una determinada región; de esta manera poder lograr la modernidad.

RECONVERSIÓN: proceso de cambio y transformación, en este caso de la actividad del transporte en vehículos de tracción animal a otra que brinde mejores oportunidades productivas y laborales.

TRACCIÓN ANIMAL: En este caso nos vamos a referir a los equinos utilizados como medio de transporte de personas o mercancías, los cuales halan una carreta y en esta misma se colocan los diferentes materiales que se desea transportar.

TRABAJO INFORMAL: se refiere a un gran número de actividades que no cumplen con ciertas características económicas y administrativas propias de una economía formal, por ejemplo, se percibe un menor salario a lo establecido por la norma vigente, no obtienen beneficios sociales como cobertura de salud, seguros, fondo de pensiones, entre otros.

3. METODOLOGÍA

3.1. TIPO DE ESTUDIO

CUANTITATIVO: Se utilizó un diseño cuantitativo con el fin de interpretar las condiciones sociales y económicas de la población objeto de estudio, para esto se realizaron encuestas que cuantifican las diferentes características de la misma como su sus condiciones de vida; en donde se tendrá en cuenta el contexto social, económico, laboral, condiciones de vivienda, educación, salud, condiciones financieras, entre otras.

CUALITATIVO: se analiza y se describe el comportamiento socioeconómico de la población que se dedica al transporte en vehículos de tracción animal, se realiza este enfoque para comprender el comportamiento de dicha población y las razones que determinan esa conducta.

EXPLICATIVO: se explican las causas y consecuencias de la problemática de estudio y el por qué se ha determinado establecer programas por parte de la alcaldía de Pasto para la población de carretilleros, con el fin de mejorar las condiciones tanto de esta población como de la ciudad.

DE CAMPO: se realizó un trabajo de campo basado en información primaria como encuestas, entrevistas y visitas de campo, mediante actividades y talleres que contribuyan a tener un conocimiento más amplio de los diferentes agentes que influyen en la actividad económica antes mencionada.

PROPOSITIVO: se llevó a cabo una investigación en la cual se podrán dar a conocer diferentes alternativas de producción para la población más vulnerable, con bajos ingresos y baja calidad de vida. Se plantean opciones con el fin de mejorar las condiciones de vida de la población de carretilleros, de los animales utilizados para dicha actividad, para el mejoramiento de la movilidad de la Ciudad de Pasto, entre otros.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRAS

La población como se ha dicho al transcurso de este trabajo son las personas dedicadas al transporte en vehículos de tracción animal, en otras palabras los llamados carretilleros que transiten por toda la Ciudad de Pasto.

Se efectuó un censo, en el cual se tuvo en cuenta a toda la población de carretilleros que participaron en esta actividad.

Según datos del censo de carretilleros del 2011 que se realizó en el Municipio de Pasto, el tamaño de la población o número total de posibles encuestados era de **368**, dato que nos sirvió como referencia para la presente investigación.

3.3. DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS

La elaboración del proyecto se fundamentó en primer lugar por información primaria proveniente de las encuestas que se realizaron a la población de conductores de vehículos de tracción animal y el determinado censo realizado a cada equino presente en el sitio de concentración. De acuerdo al procedimiento del censo del equino, se introdujo un chip a cada animal con el fin de identificarlo, además de esto se realizó una revisión médica para conocer en qué estado se encuentra el caballo.

Teniendo la información anterior se realizó un posterior análisis de los resultados y de esta manera se examinó información con las diferentes Instituciones que están involucradas en el tema de estudio, ya sean la Secretaria de desarrollo económico, la Secretaria de tránsito y transporte, Secretaria de agricultura, Secretaria de gestión ambiental, Gremios de carretilleros, Centro de bienestar animal, entre otras; las cuales podrían contribuir de alguna manera para brindar oportunidades y alternativas tanto para los carretilleros como para los equinos.

En segundo lugar se contó con información secundaria obtenida por una parte de textos, artículos y trabajos que sirvan como soporte para el análisis y posterior desarrollo de la presente investigación obtenidos de la Biblioteca Alberto Quijano de la Universidad de Nariño y demás fuentes. Y por último fue necesaria la información terciaria proveniente de páginas web.

Por último se realizaron talleres cualitativos encaminados al acompañamiento de este tipo de población para identificar más de cerca cual es la problemática específica en la que incurren.

3.4. TÉCNICAS DE ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

En primer instancia se recolectó la información proveniente del trabajo de campo y de las encuestas realizadas a los carretilleros y de las diferentes fuentes de las entidades, a continuación se ordenó esta información obtenida, y se filtró la más pertinente para obtener los datos que serán útiles para el desarrollo de la investigación, para este proceso se utilizó programas como Excel y Word.

4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

4.1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN DEDICADA AL TRANSPORTE EN VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL EN LA CIUDAD DE PASTO.

DIAGNOSTICO SOCIOECONOMICO

El análisis del diagnóstico socioeconómico de la población de carretilleros en la ciudad de Pasto se soporta en la realización del trabajo de campo realizado por el equipo de trabajo de la Alcaldía Municipal, las dependencias de Desarrollo Económico y Competitividad, Secretaria de Gestión Ambiental, Secretaria de Agricultura, Secretaria de Salud, Espacio público, Secretaria de tránsito y transporte, Plazas de mercado, Secretaria de Agricultura y Universidad de Nariño en una jornada única el día 12 de Agosto de 2014 en el Estadio de la Pastusidad. La encuesta se aplicó a 309 familias dedicadas a la actividad de transporte en vehículos de tracción animal, de los cuales 274 fueron censados con su respectivo equino y los 35 restantes hicieron saber que no llevaban el equino por diferentes circunstancias.

El estudio que se presenta a continuación es un análisis integral de la situación socioeconómica de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal, se realiza la identificación de las condiciones de vivienda, escolaridad, financieras, laborales, entre otras con el fin de tener una perspectiva más contundente y clara de este grupo de personas.

1. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN

1.1. Aspectos Demográficos y sociales: La población total de las 309 familias encuestadas alcanza 1303 personas, equivalente al 0,3% de la población total del Municipio de Pasto³², distribuidos en toda la ciudad de Pasto; el tamaño promedio por familia corresponde a 4.2 personas por hogar a diferencia del total de la población de Pasto que es de 3,8 personas por hogar.

El análisis de los tres grandes grupos de edad permite apreciar que los menores de 15 años representan el 24,7 por ciento del total; el rango entre 15 y 64 años el 69.5 por ciento, y los mayores a 64 años el restante 5,9 por ciento. La razón de dependencia sobre la población considerada en edad productiva (12 años y más, según metodología del DANE) es de 2,04 (Ver cuadro 3).

³² Plan de ordenamiento territorial. Pasto, territorio con-sentido. 2014-2027

CUADRO 2. Población total. Distribución por edad y sexo

RANGOS EDAD	HOMBRES	%	MUJERES	%	TOTAL	%
0-1	5	0,78%	9	1,36%	14	1,07%
2-4	21	3,28%	22	3,32%	43	3,30%
5-9	62	9,67%	60	9,06%	122	9,36%
10-11	23	3,59%	36	5,44%	59	4,53%
12-14	36	5,62%	47	7,10%	83	6,37%
15-19	87	13,57%	73	11,03%	160	12,28%
20-24	68	10,61%	76	11,48%	144	11,05%
25-29	58	9,05%	67	10,12%	125	9,59%
30-34	56	8,74%	59	8,91%	115	8,83%
35-39	41	6,40%	47	7,10%	88	6,75%
40-44	37	5,77%	31	4,68%	68	5,22%
45-49	22	3,43%	39	5,89%	61	4,68%
50-54	33	5,15%	36	5,44%	69	5,30%
55-59	19	2,96%	19	2,87%	38	2,92%
60-64	27	4,21%	10	1,51%	37	2,84%
65 y+	46	7,18%	31	4,68%	77	5,91%
TOTAL	641	100%	662	100%	1303	100%
PORCENTAJE	49,19%		50,81%		100%	

Fuente: Esta investigación

La población en edad de trabajar de 12 años y más corresponde al 81,73 por ciento de la población total. La población económicamente activa es de 654 personas, presenta una participación sobre la población total del 50,19% y el 61,24% de la población en edad de trabajar, la tasa bruta de participación es del 50,19% y la tasa global de participación es del 61,24%.

La tasa de ocupación es del 97,4% de la población económicamente activa, representada por 637 personas, la tasa de desempleo afecta el 2,6 por ciento de la población económicamente activa (Ver cuadro 3).

CUADRO 3. Población económicamente activa. Índices ocupacionales

Detalle	Total	Índice
Población total	1303	
Población en edad de trabajar	1068	
Población económicamente activa	654	
Tasa bruta de participación		50,19%
Tasa Global de participación		61,24%
Población ocupada	637	97,40%
Población desocupada	17	2,60%
Población económicamente inactiva	414	
- Amas de casa	221	53,38%
- Estudiantes	171	41,30%
- Pensionados	0	0,00%
- Incapacitados	6	1,45%
- Otros	16	3,86%
Índice de dependencia económica		2,04

Fuente: Esta investigación

La población económicamente inactiva es de 414 personas y representa el 38,8 por ciento de la población en edad de trabajar, está conformada por mujeres dedicadas al hogar (53,38%) estudiantes (41,30%) e incapacitados (1,45%) y otros (3,86%). La alta proporción de las mujeres de la población económicamente inactiva demuestra su baja participación dentro de la fuerza laboral y empleo (Ver cuadro 3), por otra parte, el índice de dependencia económica es de 2.04 (Población total / población económicamente activa), quiere decir que en promedio 2,04 personas dependen de un perceptor de ingresos, entendiendo así la escasa participación de este tipo de población en el mercado laboral.

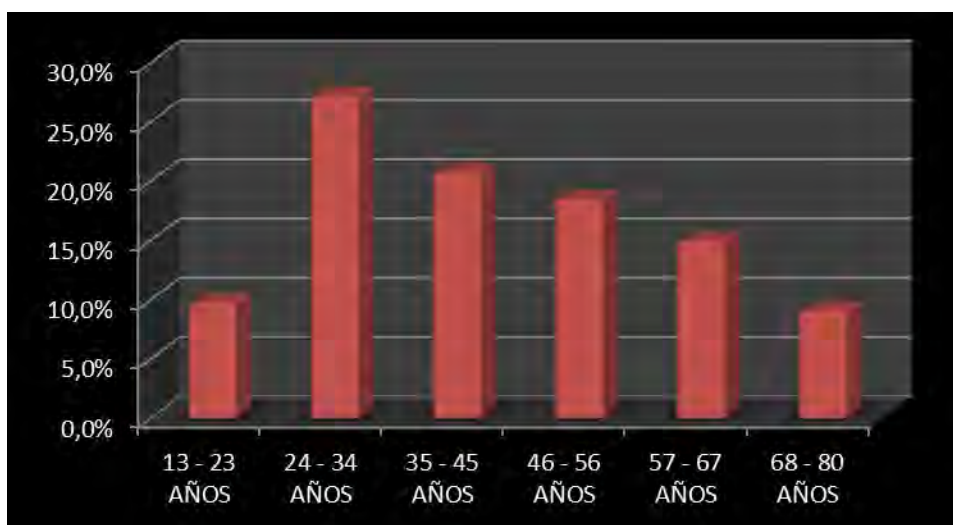
2. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DEL PROPIETARIO DEL VEHICULO

2.1. Edad y sexo del Propietario del vehículo. Los resultados del trabajo de campo permitieron establecer que en los 309 hogares encuestados, la distribución por sexo muestra una participación del 80% de los hombres y el 20% de las mujeres en la actividad, correspondiendo un índice de masculinidad de 390,5 por ciento, que expresa la razón de hombres frente a mujeres en la población total. De los 309 hogares, el 82,8% corresponde a jefes de hogar hombres y el 17,2% corresponde a mujeres cabezas de familia.

La edad promedio de los propietarios del vehículo es de 43,3 años, considerando un rango en donde la edad mínima de estos es de 13 años y la máxima de 80 años. Además de esto se debe tener en cuenta que el 2,6% de los propietarios de vehículos son menores de edad, significando un número de 8 niños trabajando en la actividad de tracción animal.

Del total de los propietarios del vehículo, el 9,7% son jóvenes entre 13 y 23 años, el 27,2% poseen edades entre 24 y 34 años, el 20,7% entre 35 y 45 años, el 18,4% entre 46 y 56 años, 14,9% de los propietarios de los vehículos tienen una edad entre 57 y 67 años, y el 9,1% corresponde a 28 conductores de vehículos de tracción animal que son adultos mayores con edades entre los 68 y 80 años (Ver gráfico 1)

GRAFICO 1. Rango edades propietario de vehículo de tracción animal



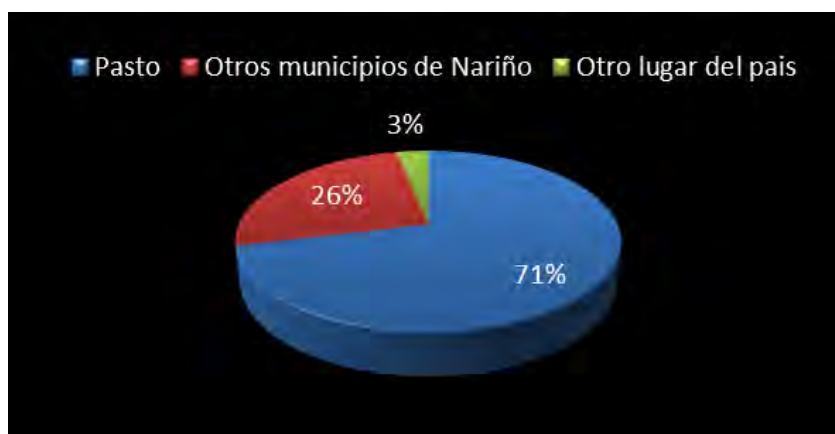
Fuente: Esta investigación

Como se puede observar en el anterior gráfico, el rango de edades en donde se encuentran el mayor número de propietarios de los vehículos de tracción animal son entre 24 y 34 años, significando un número de 84 personas; por otra parte el 9,7% de los propietarios tienen 23 años o menos, significando que no se encuentran estudiando, los niños con edades entre 13 y 17 años se ven afectados negativamente en sus estudios, afectando su estado de salud, además de esto la mayoría de los jóvenes no han terminado el bachillerato porque se han incluido a temprana edad al mercado de trabajo, lo cual reduce significativamente las posibilidades de introducirse al mercado laboral formal.

2.2. Lugar de nacimiento del propietario del vehículo: Con relación al lugar de procedencia, los conductores de vehículos de tracción animal en un 71,2% son del

Municipio de Pasto, el 25,6% provienen de otros municipios del Departamento de Nariño y el 3,24% de otro lugar del País (Ver gráfico 2).

GRAFICO 2. Lugar de nacimiento del conductor de vehículo de tracción animal



Fuente: Esta investigación

El estudio revela que según el lugar de residencia, el 23,9% de la población de carretilleros tiene su vivienda en diferentes corregimientos del Municipio de Pasto, principalmente en los corregimiento de Buesaquillo y Mocondino; el 12,6% habitan en la comuna 10 representado principalmente por los barrios de San Albano, Santa Matilde y Libertad; el 9,7% se localizan en la comuna 9, principalmente en el barrio Polvorín; el 8,1% habitan en la comuna 3, en el barrio Popular principalmente; y el 7,8% de la población habitan en la comuna 5, en los barrios Santa Clara, La Rosa y La Minga principalmente (Ver cuadro 4).

CUADRO 4. Residencia según comunas y corregimientos de la población de carretilleros

Residencia	Número de carretilleros	%
COMUNA 1	5	1,6%
COMUNA 2	2	0,6%
COMUNA 3	25	8,1%
COMUNA 4	18	5,8%
COMUNA 5	24	7,8%
COMUNA 6	18	5,8%
COMUNA 8	17	5,5%
COMUNA 9	30	9,7%
COMUNA 10	39	12,6%
COMUNA 11	8	2,6%
COMUNA 12	13	4,2%
CORREGIMIENTO	74	23,9%
N.A. BARRIO	36	11,7%
Total	309	100%

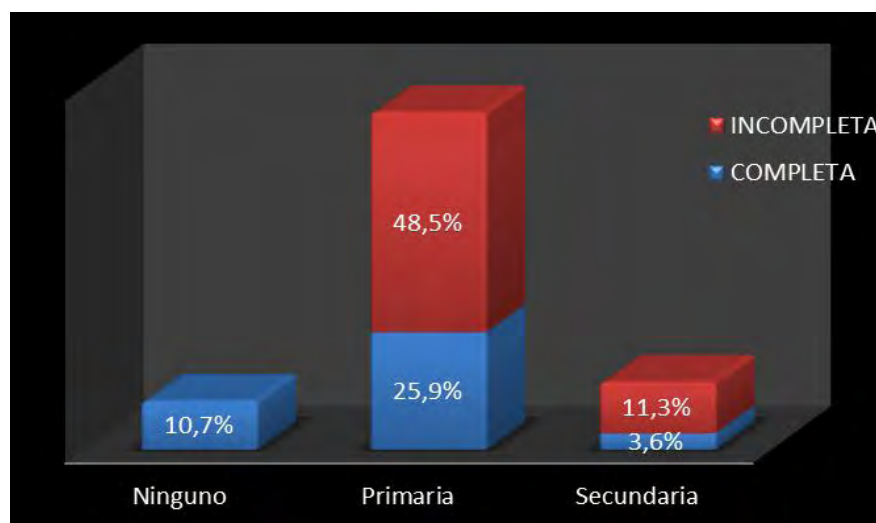
Fuente: Esta investigación

Se debe tener en cuenta que según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Pasto, la estratificación de los barrios antes mencionados en donde habitan la mayoría de los conductores de vehículos de tracción animal son en su mayoría estratos 1 y 2, es decir viven en condiciones de gran complejidad social y económica debido a sus bajos ingresos y su baja calidad de vida.

2.3. Escolaridad del Propietario del vehículo: El nivel de escolaridad del propietario del vehículo está en relación directa con la situación socioeconómica de su familia. Con base en la información primaria se estableció un índice de analfabetismo del 10,7% en los propietarios de vehículos, casi el doble en términos proporcionales que el índice del Municipio de Pasto-5,8%³³, el 48,5% no ha completado la primaria, el 25,9% solamente ha terminado la primaria, el 11,3% no ha terminado el bachillerato y únicamente el 3,6% ha completado el nivel de secundaria; en cuanto a niveles de escolaridad mayores que el bachillerato ningún propietario de los 309 encuestados los ha realizado (ver gráfico 3).

En comparación con la escolaridad de los cocheros de Medellín, se identifica que en términos proporcionales el analfabetismo es de 12,78%, el 48,9% no ha completado la primaria, el 19,8% completó la primaria, el 14,1% no ha completado el bachillerato, el 3,96% ha completado el bachillerato y únicamente el 0,44% ha realizado un técnico³⁴. En términos generales se puede identificar que los porcentajes no difieren en gran proporción con los de la ciudad de Pasto.

GRAFICO 3. Escolaridad del propietario del vehículo de tracción animal



Fuente: Esta investigación

³³ DANE, Censo general 2005

³⁴ Alcaldía de Medellín. Programa de sustitución de vehículos de tracción animal en la ciudad de Medellín. 2009.

Los resultados permiten establecer un bajo nivel de escolaridad puesto que en total el 85,1% de los propietarios de los vehículos de tracción animal poseen únicamente estudios de primaria completos o incompletos o ningún tipo de estudio, situación que limita las capacidades de la población para el acceso a oportunidades de generación de ingresos y demanda la necesidad de implementar programas para favorecer sus capacidades cognitivas.

La educación es denominada como una inversión en “Capital Humano”, en la medida que generan costos actuales e influyen en el ingreso futuro, aumentando los recursos de que dispone la gente; esta inversión permite a las personas aumentar su espacio de opciones, su bienestar, el cuidado de la salud, disminuir las migraciones, entre otros³⁵.

La importancia de la educación como una forma de inversión es que las personas más educadas y calificadas casi siempre tienden a ganar más que las menos educadas y calificadas; la distribución de los ingresos es más equitativo con una buena distribución de la educación; y que la ocupación está ligada a la inversión que se realice en educación³⁶

Según esta información se deduce que la situación socioeconómica de los carretilleros se basa en la mayoría de los casos a la falta de oportunidades educativas, las cuales ocasionan un efecto inverso a la hora de obtener un trabajo formal y con ingresos apropiados; de aquí surge la necesidad de que prevalezca ante cualquier otra situación la posibilidad de brindar sistemas educativos y de capacitación para este tipo de población.

Por otra parte el estudio revela que de los integrantes menores de edad, el 0,1% del total de la población, tiene una edad entre 7 y 11 años y no estudia; el 4% representando 46 personas con edades entre 5 y 17 años trabajan actualmente.

2.4. Ocupación principal del Jefe de hogar. Los resultados permiten advertir que el 85,4% de los encuestados son jefes de hogar; al indagar acerca de la ocupación principal del Jefe de hogar y adicionando la ocupación de los que no fueron encuestados, se evidencia que el 81,9% de los jefes de hogar se dedican a la actividad de tracción animal, el 11,7% al reciclaje a la par con el transporte en vehículos de tracción animal y el 6,5% a otro tipo de oficio u actividad. (Ver cuadro 5)

³⁵ UNIVERSIDAD EAFIT. Capital humano: una mirada desde la educación y la experiencia laboral. Medellín. 2007.

³⁶ UNIVERSIDAD DEL CEMA. Educación y mercado laboral. Revisión de la literatura y algunos hechos para la Argentina. Argentina.
<http://www.ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/311.pdf>

CUADRO 5. Ocupación u oficio principal del jefe de hogar

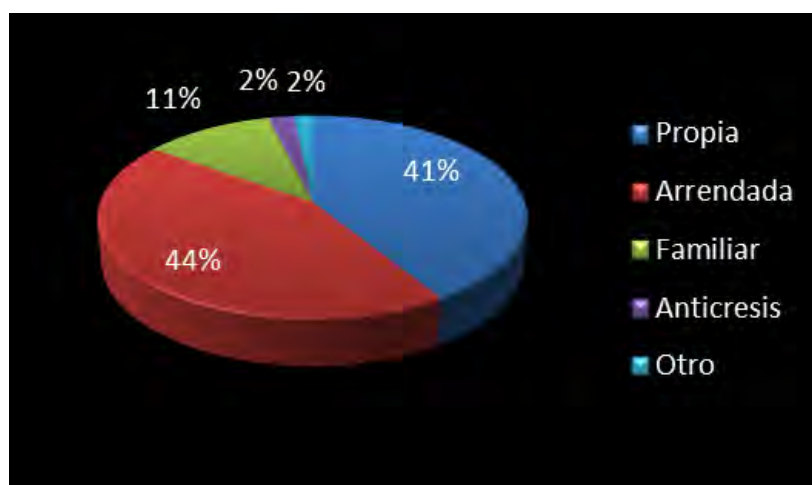
Detalle	Número	%
Carretillero	253	81,9%
Reciclador	36	11,7%
Otro	20	6,5%
TOTAL	309	100%

Fuente: Esta investigación

3. ASPECTOS SOCIALES DE LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

3.1. Acceso a la vivienda: El 43,7% de los propietarios de vehículos de tracción animal viven en casa arrendada, el 41,1% poseen vivienda propia, el 11,3% viven en casa familiar, el 2,3% bajo la figura de anticresis, y el restante 1,6% vive en otro tipo de vivienda, generalmente prestada (Ver gráfico 4).

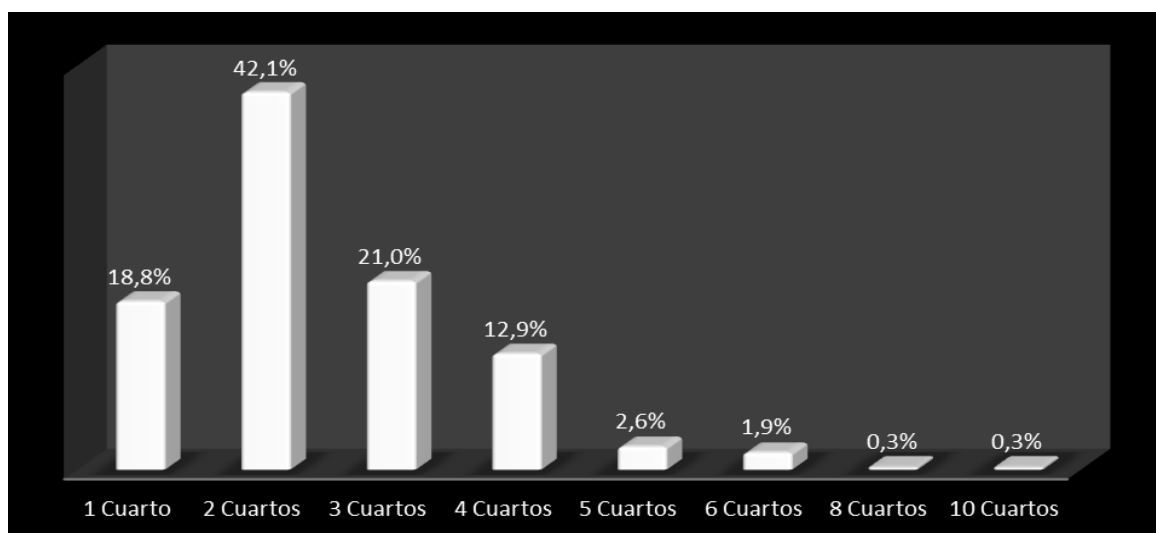
GRAFICO 4. Tipo de vivienda



Fuente: Esta investigación

3.2. Número de cuartos de la vivienda: el 42,1% de la población manifiesta que la vivienda donde habitan tiene 2 cuartos, excluido sala, comedor, cocina y baños, el 21% de los hogares poseen 3 cuartos, el 18,8% habitan en una vivienda con un solo cuarto, el 12,9% tienen 4 cuartos, el 2,6% 5 cuartos, 6 cuartos corresponden al 1,9% de los hogares, solo un hogar tiene 8 cuartos, e igualmente una vivienda con 10 cuartos (ver gráfico 5).

GRAFICO 5. Número de cuartos de la vivienda



Fuente: Esta investigación

El promedio de cuartos para 309 hogares es de 2,5 cuartos para cada vivienda; teniendo en cuenta que el tamaño promedio por familia corresponde a 4,2 personas por hogar, la relación entre número de cuartos e integrantes de la familia es 1,7 personas por cada cuarto.

3.3. Acceso a servicios básicos: El 93,9% de los hogares encuestados manifiestan se abastecen de agua potable a través de acueducto y el 6,1% que se abastecen de otras fuentes como aljibes, arroyos y ríos. Los hogares que no tienen servicio de acueducto se encuentran en riesgo de enfermedades derivadas del consumo de agua no apta para consumo o no potable (Ver cuadro 6).

CUADRO 6. Abastecimiento de agua

Detalle	Valor	%
Acueducto	290	93,9%
Otra fuente	19	6,1%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

3.4. Acceso a energía eléctrica. La cobertura del servicio de energía eléctrica es del 99%, sin embargo tres hogares que representan el 1% de la población no tienen este servicio en sus hogares, situación que limita su calidad de vida (Ver cuadro 7).

CUADRO 7. Acceso a energía eléctrica

Detalle	Valor	%
Si	306	99,00%
No	3	1,00%
Total	309	100,00%

Fuente: Esta investigación

3.5. Acceso a servicios de salud: El 94,8% de los propietarios de vehículos de tracción animal se encuentran afiliados al sistema de salud a través del régimen subsidiado; el 0,6% que representa a 2 conductores de vehículos de tracción animal están afiliados a través del régimen contributivo; y el 4,5%, que corresponden a catorce familias están desprotegidos por el sistema de salud (Ver cuadro 8).

CUADRO 8. Acceso al sistema de seguridad social

Detalle	Valor	%
Subsidiado	293	94,8%
Contributivo	2	0,6%
Ninguno	14	4,5%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

Si bien el 95,4% de los hogares posee acceso al servicio de salud, por diversas circunstancias en algunos casos no todos los miembros del hogar poseen cubrimiento del servicio, en tal sentido se estableció que en el 93,5% de las familias todos los miembros del hogar se encuentran afiliados al sistema de salud, mientras el 6,5% no todos sus miembros poseen afiliación al sistema de salud, en total el número de personas que no se encuentran afiliadas son 57, significando el 4,4% de la población total (Ver cuadro 9).

CUADRO 9. Miembros de hogares no afiliados al sistema de salud

Detalle	Valor	%
Si	289	93,50%
No	20	6,50%
Total	309	100,00%
Número de personas no afiliadas	57	4,40%

Fuente: Esta investigación

3.6. Acceso a programas sociales del estado. La presencia del Estado a través de sus diferentes programas es muy limitada en la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal. El estudio refleja que 167 hogares, equivalente al 54% del total de carretilleros, accede a algún programa social del gobierno. Del total de personas que acceden a servicios y programas sociales ofrecidos por las entidades estatales, se observa que el 69,7% acceden al subsidio de Familias en acción, el 20% accede al programa de Adulto mayor, el 3,4% acceden al programa de Viviendas Inviasto, el 4% son beneficiados del programa de Red Unidos, y el 2,9% acceden a otros programas (ver cuadro 10).

CUADRO 10. Acceso a programas sociales

Detalle	Valor	%
Familias en acción	122	73,1%
Adulto mayor	33	19,8%
Red Unidos	5	3,0%
Viviendas Inviasto	3	1,8%
Otros	4	2,4%
Total	167	100,0%

Fuente: Esta investigación

3.7. Aspectos migratorios. El estudio revela que de la población total 58 personas han emigrado del hogar definitivamente, identificando las principales causas en orden de influencia; en primer lugar está la independización con el 41,9%, en segundo lugar está la conformación de una nueva familia o matrimonio con el 35,5%, en tercer lugar se encuentra la búsqueda de trabajo con el 9,7%, y por último el 6,5% emigro por divorcio, igual que el 6,5% restante por otras razones (Ver cuadro 11).

Los lugares identificados en el estudio hacia donde emigran son: en orden de influencia, en primer lugar otros lugares dentro del mismo municipio con el 77,4%, en segundo lugar otras ciudades de Colombia 16,1% y por último el 6,5% emigraron hacia el vecino país del Ecuador y Panamá (Ver cuadro 11).

CUADRO 11. Índice de emigración

Detalle	Valor	%
Número de personas que salieron	58	
Índice de emigración	45	
Causas		
- Independización	13	41,9%
- Nueva Familia	11	35,5%
- Buscar Trabajo	3	9,7%
- Divorcio	2	6,5%
- Otros	2	6,5%
Total	31	100,0%
Lugar		
- Mismo Municipio	24	77,4%
- Otra ciudad	5	16,1%
- Ecuador	1	3,2%
- Panama	1	3,2%
Total	31	100,0%

Fuente: Esta investigación

A su vez el estudio nos permite establecer que el índice de emigración es de 45, (Número de emigrantes / población total 1303 *1000), el cual explica el efecto que tiene la emigración en la población de un área, expresado como el aumento por cada 1.000 habitantes del área durante un año determinado.

3.8. Condición de Pobreza: Una imagen acerca de las condiciones socioeconómicas de las familias dedicadas al transporte en vehículos de tracción animal se puede establecer a través del análisis de los indicadores de pobreza, por el método de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI).

El método de Necesidades Básicas Insatisfechas expresa la capacidad de generar ingresos, por parte de los hogares, para satisfacer necesidades básicas fácilmente observables y que a su vez son signos de pobreza. Los NBI son cinco indicadores simples aplicados a los hogares o grupos que habitan en una misma vivienda, ellos son: hogares en viviendas inadecuadas, hogares con hacinamiento crítico, hogares en viviendas sin servicios básicos, hogares con alta dependencia económica y hogares con ausentismo escolar. Se considera que un hogar se encuentra en situación de pobreza cuando al menos uno de estos indicadores se halla presente y en situación de miseria cuando existe más de un indicador.

La dimensión de pobreza en los carretilleros se representa de la siguiente manera: el 46% de los carretilleros tienen NBI y el 13,3% viven en condiciones de miseria.

En comparación a las cifras del Municipio y el Departamento, según las cifras del DANE, resulta que Pasto cuenta con el 11,07% de personas con NBI y 1,29% de miseria, en cuanto al Departamento de Nariño cuenta con una proporción de 26,09% de NBI en su población y 7,24% de personas que viven en miseria³⁷; significando esto un problema profundo, debido a que la población de transportadores de vehículos de tracción animal que viven en condiciones de pobreza y pobreza extrema corresponde proporcionalmente al doble del porcentaje de la población del Municipio y el Departamento.

A través del análisis de los indicadores simples permite identificar las características físicas de la vivienda las cuales presentan la mayor incidencia sobre la pobreza.

Los hogares en viviendas inadecuadas se relacionan con la existencia de pisos en tierra y el uso de materiales inadecuados en paredes y techos; el 24,6% de los carretilleros habitan viviendas con condiciones inadecuadas, el segundo indicador en importancia es el de dependencia económica con el 18,8%, viviendas con hacinamiento crítico es el tercer lugar representando el 12%, el cuarto lugar es para viviendas sin servicios básicos con el 6,1%, y por último se encuentra la inasistencia escolar representando una poca participación del 0,3%. Este último se relaciona con las mayores coberturas en la educación básica y los esfuerzos realizados por la administración municipal tendiente al mejoramiento de la calidad de educación (Ver cuadro 12).

CUADRO 12. Dimensión de pobreza en los carretilleros

Detalle	No Hogares	% Hogares
Población Total	309	309
NBI	142	46,0%
Miseria	41	13,3%
Indicadores Simples		
- Viviendas con características físicas inadecuadas	76	24,6%
- Alta dependencia económica	58	18,8%
- Viviendas Con Hacinamiento crítico	37	12,0%
- Viviendas sin servicios básicos	19	6,1%
- Ausentismo escolar	1	0,3%

Fuente: Esta investigación

³⁷ DANE. RESULTADOS CENSO GENERAL 2005. Necesidades Básicas Insatisfechas - NBI, por total, cabecera y resto, según departamento y nacional a 31 de Diciembre de 2011.

El análisis del indicador simple viviendas con características físicas inadecuadas se realiza de manera independiente a través de la siguiente caracterización:

3.9. Techos: el 35,3% de las viviendas tienen techo en tejas de fibrocemento, el 33% es de teja, el 22,7% es de plancha, el 6,5% es de zinc, el 1,6% es de madera, el 0,6% es de cartón, y el 0,3% manifiesta que el techo de su vivienda es de paja (Ver cuadro 13).

CUADRO 13. Material predominante en el techo

Detalle	Valor	%
Eternit	109	35,3%
Teja	102	33,0%
Plancha	70	22,7%
Zinc	20	6,5%
Madera	5	1,6%
Cartón	2	0,6%
Paja	1	0,3%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

3.10. Pisos: con respecto al material predominante de los pisos de las viviendas de las familias de carretilleros, y como producto del trabajo de campo se tienen los siguientes datos; el 78% de las viviendas tienen piso en cemento, el 14,2% es en tierra, el cual no es apto para vivir, y el 7,8% de las personas manifestaron que el piso de su vivienda es de otro material (Ver cuadro 14).

CUADRO 14. Material predominante en los pisos

Detalle	Valor	%
Cemento	241	78,0%
Tierra	44	14,2%
Otro	24	7,8%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

3.11. Paredes: el material predominante en la construcción de las paredes de las viviendas es ladrillo representando el 76,1%, el 11% se construyeron con madera, el 9,7% son de adobe, el 0,6% con bahareque y el 2,6% restante fueron construidas con otro material.(Ver cuadro 15)

CUADRO 15. Material predominante en las paredes

Detalle	Valor	%
Ladrillo	235	76,1%
Madera	34	11,0%
Adobe	30	9,7%
Bahareque	2	0,6%
Otro	8	2,6%
Total	309	100%

Fuente: Esta investigación

4. ASPECTOS PRODUCTIVOS

A continuación se describen las principales actividades de las cuales la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal obtienen sus ingresos.

El estudio nos permite identificar y cuantificar las actividades desarrolladas en orden de importancia en cuanto al aporte en la generación de ingresos de la población estudiada (Ver cuadro 16).

CUADRO 16. Principal actividad desarrollada según fuentes de ingreso

Actividad	Principal Actividad	%	Segunda Actividad	%	Tercera Actividad	%
Transporte T.A.	278	90,0%	29	30,9%	2	22,2%
Agricultura	3	1,0%	7	7,4%	2	22,2%
Ganadería	0	0,0%	1	1,1%	0	0,0%
Cría y levante de especies menores	3	1,0%	1	1,1%	2	22,2%
Jornaleo	7	2,3%	17	18,1%	0	0,0%
Comercio	3	1,0%	13	13,8%	1	11,1%
Otra actividad	15	4,9%	26	27,7%	3	33,3%
Total	309	100,0%	94	100,0%	10	100,0%
Número de familias como única actividad el transporte T.A.	214	69,26%				

Fuente: Esta investigación

El total de la población estudiada desarrollan la actividad de transporte en vehículos de tracción animal, teniendo en cuenta que 278 personas que equivalen al 90% manifiestan que el transporte en vehículos de tracción animal es su principal fuente de ingresos, para 7 personas (2,3%) la principal actividad es el jornaleo, el 1% manifiestan que es la agricultura, en igual proporción que el comercio y la cría y levante de especies menores como actividad principal, y el 4,9% obtienen sus ingresos de otras actividades.

Del total de la población existe un porcentaje representativo de hogares que obtienen sus ingresos únicamente del desarrollo de la actividad del transporte en vehículos de tracción animal, estas son 214 familias, el 69,3% del total de la población estudiada, significando una situación preocupante para el sustento de estas 214 familias. (Ver cuadro 16).

Para el 90% de las familias la actividad de transporte en vehículos de tracción animal se constituye en su principal fuente de ingresos, el 9,4% representa su segunda fuente de ingresos y para el 0,6% representa la tercera fuente de ingresos.

4.1. Horas diarias de trabajo: el estudio revela que el 67% de la población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal trabaja entre 5 y 8 horas diarias, el 18,1% trabaja entre 1 y 4 horas diarias (muchos de ellos por que realizan otra actividad a la cual dedican parte de su tiempo), el 14,2% trabajan entre 9 y 12 horas por día y el 0,6% dedica más de 12 horas a esta actividad diariamente (ver cuadro 17).

CUADRO 17. Rango de horas diarias dedicadas a trabajar

Rango	Número	%
1 - 4 horas	56	18%
5 - 8 horas	207	67%
9 - 12 horas	44	14%
12< horas	2	1%
Total	309	100%

Fuente: Esta investigación

Un carretillero, de los 309 encuestados, en promedio, trabaja 6,6 horas diarias.

4.2. Zona donde desarrolla la actividad: El análisis de los datos obtenidos del trabajo de campo evidencia que del total de los carretilleros, el 48,2% desarrollan su actividad en las plazas de mercado, el 13,4% respondieron en escombreras, el 2,1% en las lunas, el 23,2% realizan su actividad en una zona diferente a las anteriores mencionadas y el 13,1% no tienen una zona definida (ver cuadro 18).

CUADRO 18. Zona donde desarrolla la actividad de transporte de tracción animal

Zona	Valor	%
Plazas de mercado	158	48,2%
Escombreras	44	13,4%
Las lunas	7	2,1%
Sin zona	43	13,1%
Otra zona	76	23,2%
Total	328	100%

Fuente: Esta investigación

Es necesario aclarar que el total de las respuestas resalta un valor superior al de los entrevistados (328), debido a que 18 personas respondieron que realizan su actividad en dos zonas simultáneamente.

4.3. Productos o insumos que transporta: De acuerdo a los productos o insumos que transporta en la carretilla de caballos, los resultados del trabajo de campo indican que los productos o insumos que transportan en mayor proporción son frutas y verduras representando el 35,3% del total de la población, el 20,1% transporta escombros, el 15% víveres y abarrotes, el 9% respondió material de construcción y el 20,6% transporta otro producto diferente a los antes mencionados, entre los cuales se encuentran principalmente chatarra y materiales de reciclaje representando el 74% del total (Ver cuadro 19)

CUADRO 19. Productos o insumos que transporta

Productos o insumos	Numero	%
Frutas y verduras	153	35,3%
Escombros	87	20,1%
Viveres y abarrotes	65	15,0%
Material construcción	39	9,0%
Otro	89	20,6%
Total	433	100,0%

Fuente: Esta investigación

De estos resultados se puede concluir que el porcentaje representativo del 35,3% en cuanto a frutas y verduras que se transporta concuerda con la respuesta anteriormente mencionada en donde resalta la zona de las plazas de mercado, en

la cuales permanecen con más frecuencia los carretilleros. Por lo cual es el sitio donde tienen más demanda para la prestación del servicio.

4.4. Frecuencia de la prestación del servicio: El estudio determina que un alto porcentaje de la población se dedica a trabajar en el transporte de tracción animal todos los días representando el 68,9%, el 26,5% presta el servicio semanalmente y un bajo porcentaje de 1,6%, 1,6% y 1,3% trabajan días de mercado, por llamada y dos veces en semana respectivamente (ver cuadro 20).

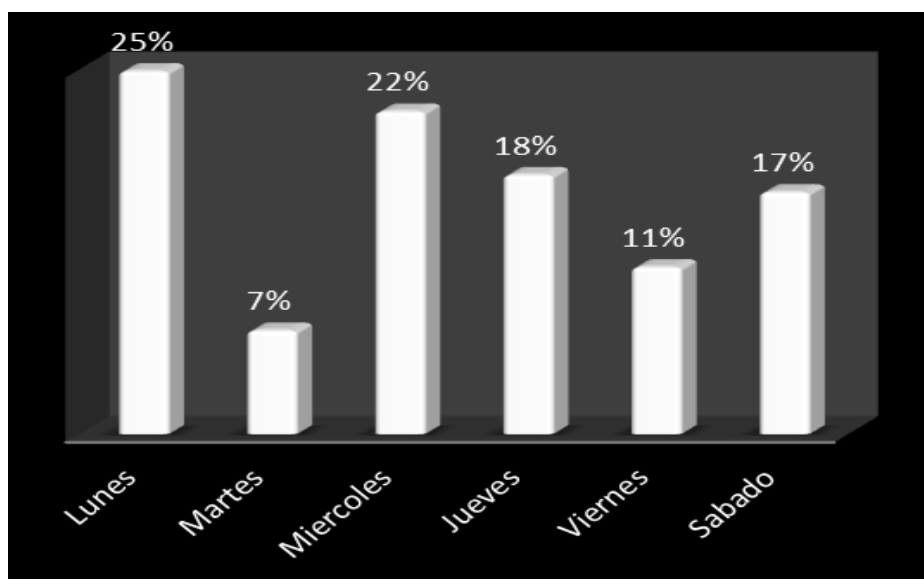
CUADRO 20. Frecuencia de la prestación del servicio

Frecuencia	Valor	%
Diaria	213	68,9%
Dos veces en semana	4	1,3%
Semanal	82	26,5%
Por llamada	5	1,6%
Dias de mercado	5	1,6%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

Según las respuestas expresadas por los carretilleros, los días más concurridos para prestar el servicio son los días lunes (25%), miércoles (22%), jueves (18%) y sábado (17%) (Ver gráfico 6).

GRAFICO 6. Frecuencia de la prestación del servicio por días de semana



Fuente: Esta investigación

4.5. Tiempo que ha desarrollado la actividad: la información primaria obtenida permite identificar que en su mayoría, las personas dedicadas al transporte en vehículos de tracción animal han dedicado gran parte de su vida a esta actividad, significando esto que el 37,2% desarrollan la actividad hace 20 años o más, el 18,1% entre 15 y 20 años, posteriormente entre 5 y 10 años con 17,5%, 1 a 5 años representa el 14,9% y el 12,3% responde que ha desarrollado esta actividad hace 10 a 15 años (ver cuadro 21).

CUADRO 21. Hace cuánto tiempo desarrolla la actividad

Detalle	Valor	%
1<5 años	46	14,9%
5<10 años	54	17,5%
10<15 años	38	12,3%
15<20 años	56	18,1%
20 años<	115	37,2%
Total	309	100%

Fuente: Esta investigación

4.6. Perfil laboral: en cuanto al oficio que la población de carretilleros han desempeñado independiente a la actividad de conducción de vehículos de tracción animal, se manifiesta según el trabajo de campo, que la mitad de la población no ha desarrollado ningún otro oficio diferente al de conducción de vehículos de tracción animal, por otra parte el 21,1% ha desempeñado el oficio de construcción, el 6,9% ha desempeñado actividades de agricultura, 2,5% representa comercio, una mínima parte de 1,6% y 1,3% representan oficios de carpintería y conducción respectivamente y el 16,7% se han dedicado a otras actividades, entre las que se encuentran principalmente actividades de reciclaje, aseo, servicio doméstico y cargue y descargue (Ver cuadro 22).

CUADRO 22. Oficios que han desempeñado independiente a la actividad de conducción de vehículos de tracción animal

Oficio	Valor	%
Construcción	67	21,1%
Carpintería	5	1,6%
Chofer	4	1,3%
Artesanías	0	0,0%
Agricultura	22	6,9%
Comercio	8	2,5%
Ninguna	159	50,0%
Otra	53	16,7%
Total	318	100%

Fuente: Esta investigación

De acuerdo a los resultados obtenidos del trabajo de campo, se identificó que 9 personas han realizado más de un oficio.

4.7. Ingresos mensuales producto de la actividad: el 87,1% de los carretilleros reciben menos de medio Salario Mínimo Legal Vigente, el 11,3% recibe entre medio salario mínimo y un salario mínimo, el 1% de los carretilleros percibe entre un salario y un salario y medio legal vigente y el resto 0,6% perciben entre un salario y medio y dos salarios mínimos (Ver cuadro 23).

De manera global podemos concluir que el 98,4% de la población recibe un SMMLV o menos, una situación bastante preocupante que la viven 304 familias.

A diferencia de Medellín, en donde el 44,5% de los carretilleros reciben aproximadamente entre \$500.000 y \$1'000.000³⁸; pero semejante a la situación económica de los cocheros de Cali donde el 95% tienen unos ingresos mensuales menores a un salario mínimo legal vigente³⁹.

³⁸ Alcaldía de Medellín. Programa de sustitución de vehículos de tracción animal en la ciudad de Medellín. 2009.

³⁹ Alcaldía de Cali. Cartilla censo carretilleros de Cali. 2006.

CUADRO 23. Rango de ingresos mensuales producto de la actividad

Rango	Número de carretilleros	%
0 - 0,5 SMMLV	269	87,1%
0,5 SMMLV - 1 SMMLV	35	11,3%
1 SMMLV - 1,5 SMMLV	3	1,0%
1,5 SMMLV - 2 SMMLV	2	0,6%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

4.8. Ingresos mensuales del hogar: Los ingresos mensuales del hogar hacen referencia a la suma de ingresos de todos los integrantes del núcleo familiar, independientemente si se dedican a la actividad de transporte en vehículos de tracción animal.

Los resultados del estudio demuestran que el 72,5% de los hogares perciben como ingresos mensuales menos de medio salario mínimo legal vigente, representado a 224 familias, el 22,7% de los hogares reciben mensualmente entre medio salario mínimo legal vigente y un salario mínimo legal vigente, correspondiente a 70 familias, el 2,9% representado por 9 familias reciben entre un salario y un salario y medio, 5 hogares reciben entre uno y medio y dos salarios mínimos legales vigentes, y únicamente el 0,3% equivalente a un hogar recibe entre dos salarios y dos salarios y medio (Ver cuadro 24).

CUADRO 24. Rango de ingresos mensuales del hogar

Rango	Número de hogares	%
0 - 0,5 SMMLV	224	72,5%
0,5 SMMLV - 1 SMMLV	70	22,7%
1 SMMLV - 1,5 SMMLV	9	2,9%
1,5 SMMLV - 2 SMMLV	5	1,6%
2 SMMLV - 2,5 SMMLV	1	0,3%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

Vale resaltar que los hogares que subsisten con menos de medio salario mínimo legal vigente es un porcentaje muy representativo, el cual expresa que aproximadamente las tres cuartas partes de la población objeto de estudio no

cuentan con las condiciones adecuadas para obtener ingresos dignos que puedan solventar sus necesidades básicas.

4.9. Acceso a crédito: el estudio revela que el 24,3% de los carretilleros han tenido acceso a fuentes de financiación, el 75,7% restante no han tenido acceso a ninguna línea de crédito (Ver gráfico 7).

GRAFICO 7. Crédito con entidades financieras



Fuente: Esta investigación

Las entidades que prestan el servicio de financiamiento a través de microcréditos son: Fundación Mundo mujer con el 68% de los créditos otorgados a los carretilleros, el 14,7% pertenecen a CONTACTAR, el 2,7% son del Banco Agrario, al igual que Bancamia y BBVA, y el 9,3% de los créditos realizados se han hecho con otras entidades financieras (ver cuadro 25).

CUADRO 25. Entidades con las cuales han tenido crédito

Entidad	Número de carretilleros	%
MUNDO MUJER	51	68,0%
CONTACTAR	11	14,7%
BANCO AGRARIO	2	2,7%
BANCAMIA	2	2,7%
BBVA	2	2,7%
OTRAS	7	9,3%
Total	75	100,0%

Fuente: Esta investigación

Los montos de los créditos que han recibido los carretilleros, son catalogados como micro-créditos y se distribuyen de la siguiente manera por rangos en los montos: el 28% ha recibido menos de un millón de pesos, el 49,3% entre uno y dos millones de pesos, el 10,7% de dos a tres millones de pesos, el 6,7% entre tres y cinco millones, el 2,7% entre cinco y siete millones y únicamente 2 personas que representan el 2,7% han recibido quince millones cada uno (ver cuadro 26).

CUADRO 26. Monto de créditos otorgados (millones)

Rango	Número de carretilleros	%
<1'000.000	21	28,0%
1'000.000 - 2'000.000	37	49,3%
2'000.000 - 3'000.000	8	10,7%
3'000.000 - 5'000.000	5	6,7%
5'000.000 - 7'000.000	2	2,7%
15'000.000	2	2,7%
Total	75	100,0%

Fuente: Esta investigación

Los resultados indican que el monto total de los créditos otorgados a 75 carretilleros equivale a \$148'400.000, contando con un promedio de \$1'978.667 por cada crédito.

Según los resultados se evidencia la predominante orientación de los créditos colocados en la población de carretilleros hacia la compra del equino representando el 21,3% de los créditos, en segundo lugar aspectos que tienen que ver con arreglo, adecuación o adquisición de vivienda con el 21,3%, el 16% fueron destinados para compra o adecuación de carreta, el 5,3% para compra de moto, el 4% son créditos de libre inversión, el 2,7% de los créditos fueron para compra de ganado, en igual proporción para educación de los hijos, anticresis y material y el 21,3% se han destinado para otros aspectos (Ver cuadro 27).

CUADRO 27. Destino del crédito

Destino	Número de carretilleros	%
Compra Equino	16	21,3%
Vivienda	16	21,3%
Carreta	12	16,0%
Compra moto	4	5,3%
Libre inversión	3	4,0%
Compra ganado	2	2,7%
Educación hijo	2	2,7%
Anticresis	2	2,7%
Compra material	2	2,7%
Otro	16	21,3%
Total	75	100,0%

Fuente: Esta investigación

5. ASOCIATIVIDAD

Para el desarrollo de actividades relacionadas al transporte en vehículos de tracción animal es importante y necesario establecer criterios de organización que permita un impacto social y económico, en este sentido los resultados demuestran que el 61,5% de los carretilleros se encuentran vinculados a procesos de asociatividad, siendo miembros de una, el 3,2% pertenecen a dos organizaciones y el 35,3% desarrollan sus actividades de manera independiente. (Ver cuadro 28).

CUADRO 28. Carretilleros vinculados a algún tipo de asociación

Organización de carretilleros	Número de carretilleros	%
Una organización	190	61,5%
Dos organizaciones	10	3,2%
No	109	35,3%
Total	309	100,0%

Fuente: Esta investigación

El estudio permite identificar principalmente seis asociaciones a las cuales pertenecen 200 carretilleros, las más representativas son: Sindicato Potrerillo, la cual tiene la mayoría de participantes contando con el 53,3%; Asociación El Polvorín con 33 asociados representando el 15,7%; Asociación COBALUM, a la cual pertenece el 8,1% de asociados; Asociación Santa Clara con 15 carretilleros vinculados representando el 7,1%; Asociación de carretilleros con una participación del 5,2%; Asociación de recicladores con el 2,4% y el restante 8,1% de los asociados pertenecen a otras organizaciones (Ver cuadro 29).

CUADRO 29. Asociaciones u organizaciones a las cuales pertenecen los carretilleros

Organización	Valor	%
Sindicato Potrerillo	112	53,3%
Asociación El Polvorín	33	15,7%
Asociación COBALUM	17	8,1%
Asociación Santa Clara	15	7,1%
Asociación de carretilleros	11	5,2%
Asociación de recicladores	5	2,4%
Otras	17	8,1%
Total	210	100,0%

Fuente: Esta investigación

Los carretilleros vinculados a las asociaciones han recibido beneficios como capacitación, asistencia técnica, crédito, gestión de servicios sociales gestión de recursos; los beneficios más importantes y representativos son la capacitación con el 42,5%, la gestión de servicios sociales con el 31% y la asistencia técnica con el 11,5%. (Ver cuadro 30).

CUADRO 30. Beneficios recibidos por la asociación u organización a la que pertenecen los carretilleros

Servicios	Número de carretilleros	%
Capacitación	37	42,5%
Asistencia técnica	10	11,5%
Asesoría legal	3	3,4%
Crédito	3	3,4%
Gestión de servicios sociales	27	31,0%
Gestión de recursos	2	2,3%
Otro	5	5,7%

Fuente: Esta investigación

6. DIAGNOSTICO Y CENSO EQUINO

Es importante resaltar las condiciones en las que se encuentra el equino, de manera que se brinden posibilidades de tratamiento médico y mejoramiento de sus condiciones actuales a los caballos que se encuentran en estado vulnerable; para esto se requiere que las dependencias involucradas en este tipo de

programas se aúnan para brindar oportunidades dignas tanto para los carretilleros como para los caballos.

De acuerdo al censo que se realizó a cada carretillero con su respectivo equino en el estadio La Pastusidad, los resultados indican que 269 personas fueron censadas con su caballo y 5 personas con dos caballos, dando un resultado de 279 caballos en total; teniendo en cuenta que cada caballo consta de un registro por medio de un chip.

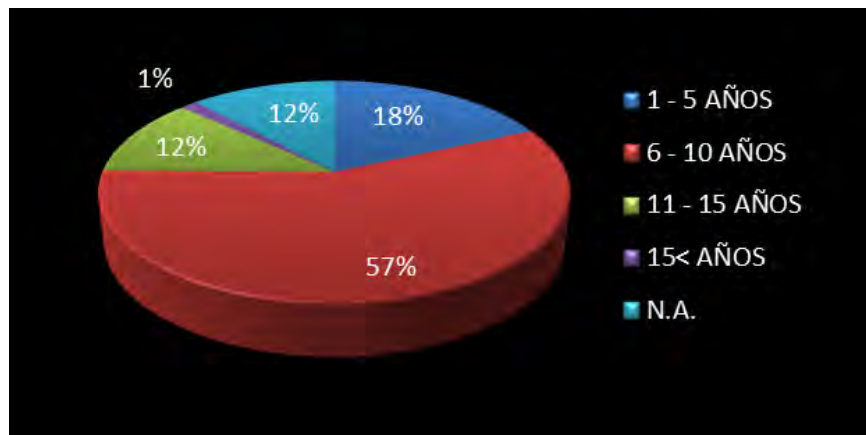
De los 309 carretilleros encuestados, el 11,3%, es decir 35 personas dan a conocer que por diferentes circunstancias no llevaron el caballo al censo realizado en una jornada única; las principales razones fueron: “la yegua esta embazada”, “el caballo fue robado”, “el caballo se murió hace pocos días”, “el caballo está enfermo”, entre otras. En este caso únicamente se realizó la encuesta socioeconómica al conductor de vehículo y el censo pendiente a los 35 equinos queda a cargo de la Secretaria de Salud específicamente de Zoonosis y de Secretaria de Gestión Ambiental.

El diagnóstico realizado a cada equino por parte de veterinarios de la Universidad de Nariño, Secretaria de Agricultura y Secretaria de gestión ambiental es un mecanismo para extraer la información más sobresaliente y determinar en qué estado se encuentra el caballo, de esta manera se identifica si el animal es víctima de maltrato.

Las principales estadísticas resultado del diagnóstico del equino, son las siguientes:

6.1. Edad del equino: en el siguiente grafico se identifica que el 57% de los caballos tienen edades entre 6 y 10 años, el 12% edades entre 11 y 15 años, pero es importante destacar los rangos de edades menores y mayores, las cuales son de mucho cuidado para que los caballos estén expuestos a daños y perjuicios de su salud por causa del trabajo que se obliga a hacerles; existen 51 equinos, equivalente al 18,3% que tienen edades entre 1 y 5 años, edad necesaria para su desarrollo y crecimiento y 4 equinos con edades mayores a 15 años, en donde ya han sufrido algún tipo de desgaste y no es pertinente exponerlos a sobrecarga en la carreta. El 12% no tiene información acerca de la edad. (Ver gráfico 8)

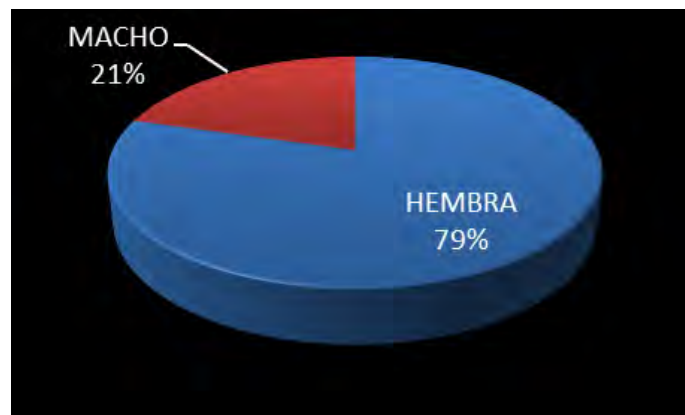
GRAFICO 8. Rango de edad del equino



Fuente: Esta investigación

6.2. Sexo del equino: Del total de los caballos censados, solo la quinta parte son machos y el resto hembras que equivalen a 221 (ver gráfico 9). En esta parte es importante resaltar que debe existir un control natal y cuidado de las yeguas cuando se encuentren en estado de gestación por parte de los dueños.

GRAFICO 9. Sexo del equino

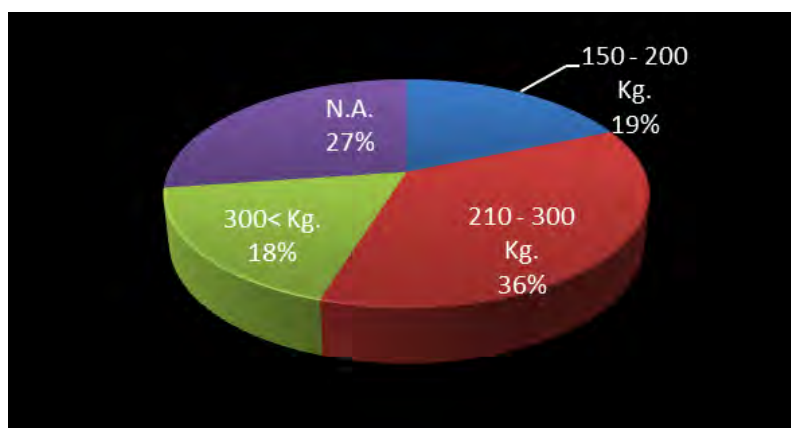


Fuente: Esta investigación

6.3. Peso del equino: De los 203 equinos que aparece información acerca del peso, se ha distribuido en tres rangos; el 36,2% de los caballos cuentan con un peso entre 210 y 300 Kg., el 18% del total tienen un peso mayor a 300 Kg., pero se debe tener en cuenta a 52 caballos que representan el 18,6%, los cuales se encuentran con un peso entre 150 y 200 Kg. porque en muchos casos se evidencia que estos animales están expuestos a sobrecarga en sus carretas, lo cual no es apropiado para su masa corporal, ocasionando graves lesiones físicas.

El restante 27,2% del total de caballos diagnosticados, no cuentan con información acerca de su peso. (Ver gráfico 10)

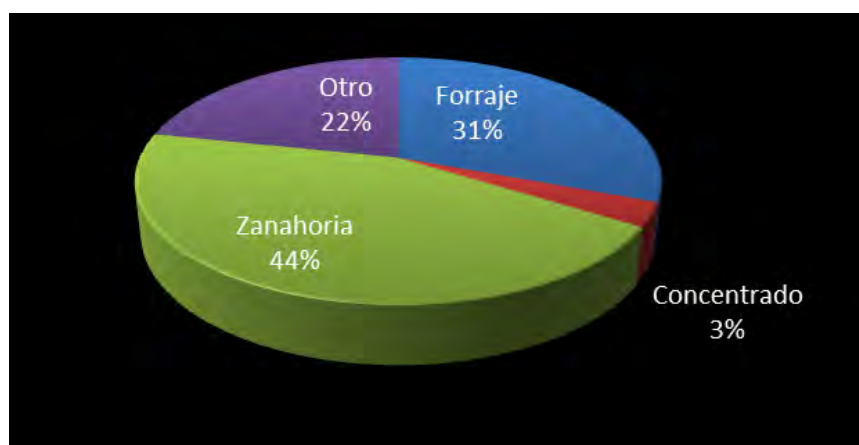
GRAFICO 10. Peso del equino



Fuente: Esta investigación

6.4. Alimentación del equino: Como se observa en el siguiente gráfico principalmente a los caballos se los alimenta con zanahoria y hierba, 44% y 31% respectivamente, el 22% da a conocer que alimenta a sus caballos con otro tipo de alimento principalmente cascara de papa, de plátano y melaza; y únicamente el 3% les proporcionan concentrado a sus caballos (Ver gráfico 11). Según estas cifras es importante que los dueños de los caballos complementen la dieta con concentrado, heno, granos y otro tipo de alimentación rico en proteínas, vitaminas y minerales, lo cual es vital para su sistema fisiológico.

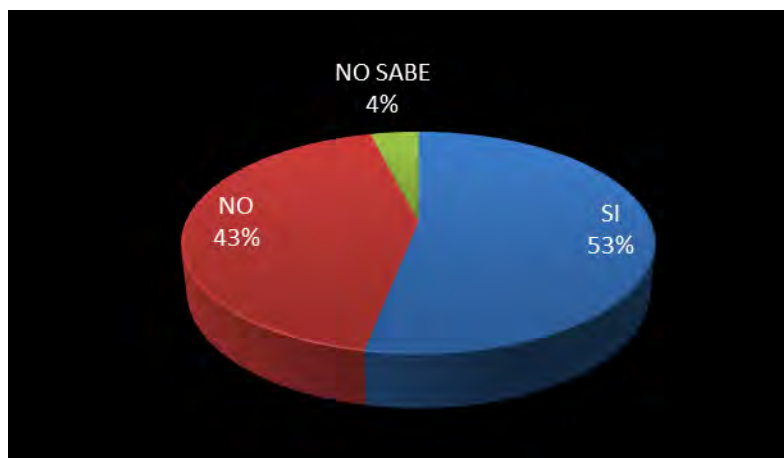
GRAFICO 11. Alimentación del equino



Fuente: Esta investigación

6.5. Medicina preventiva: Aproximadamente la mitad de los encuestados afirman realizar medicina preventiva a los caballos, el 43% no realiza ningún tipo de medicina preventiva y el 4% de los encuestados no saben en qué forma se realiza la medicina preventiva (Ver gráfico 12).

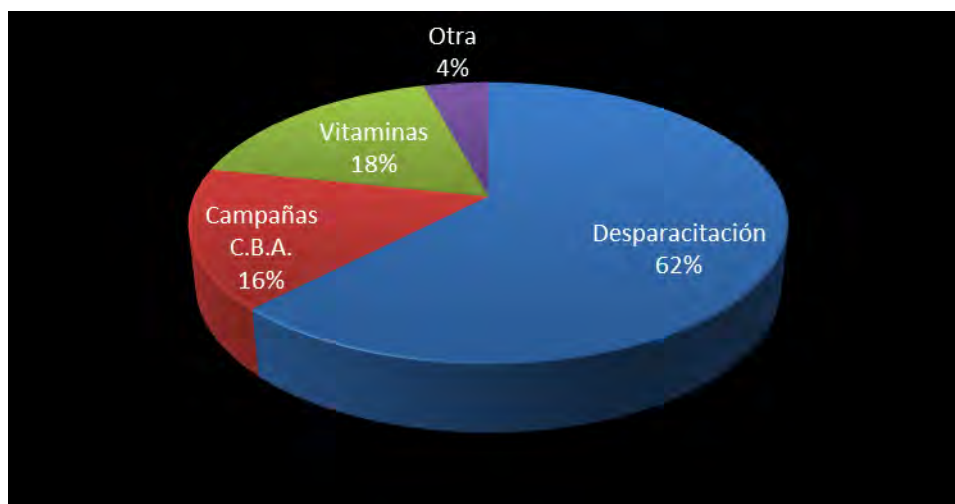
GRAFICO 12. Medicina preventiva del equino



Fuente: Esta investigación

6.6. Como realiza la medicina preventiva: el 62% de los encuestados admite realizar desparasitación periódicamente, el 18% por medio de vitaminas, el 16% responde la realización de medicina preventiva por medio de campañas del Centro de Bienestar Animal perteneciente a la Alcaldía de Pasto y el 4% admite realizar con otro tipo de medicina. (Ver gráfico 13)

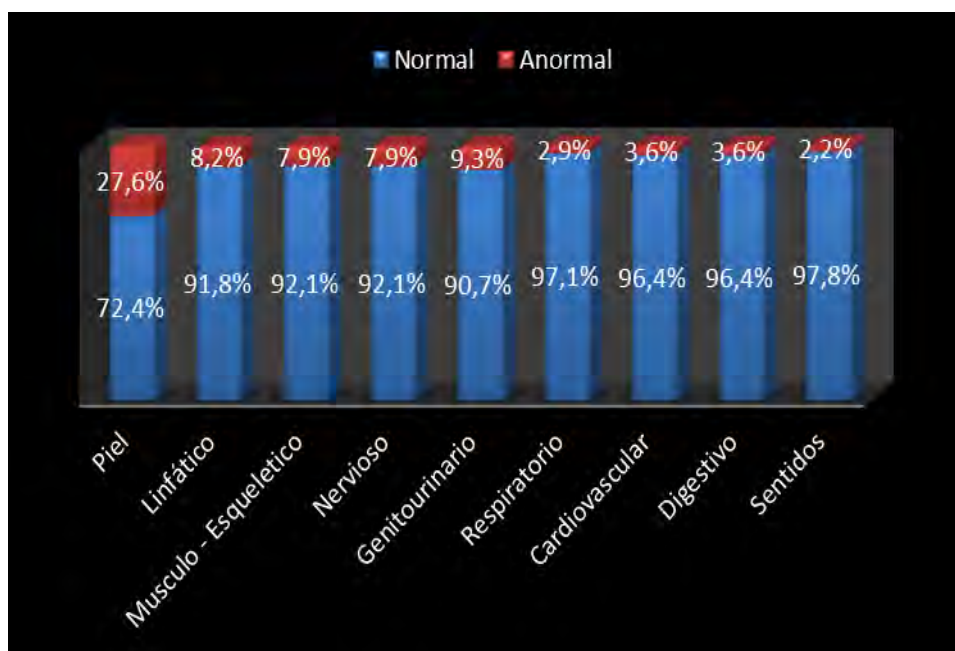
GRAFICO 13. Como realiza la medicina preventiva



Fuente: Esta investigación

6.7. Análisis por sistemas: De acuerdo al diagnóstico realizado por los veterinarios, se ha establecido un análisis por cada sistema del caballo independientemente. Los resultados dan a conocer que el 27,6% de los equinos tienen deficiencias en la piel, el 9,3% de los caballos tienen problemas en el sistema genitourinario, el sistema linfático se encuentra afectado en el 8,2% de los caballos, por otra parte el sistema musculo- esquelético no se encuentra en buen estado en el 7,9% de los equinos, y el sistema nervioso afectado en el 7,9% de los caballos; en general los otros sistemas fisiológicos de los equinos se encuentran en buen estado, pero con algunas falencias en pocos caballos. (Ver gráfico 14)

GRAFICO 14. Análisis por sistemas del equino



Fuente: Esta investigación

6.8. Condición del equino según observaciones: Según las observaciones de los veterinarios adscritos a las distintas dependencias involucradas en el proceso de carreteros, se determinó que el 49% de los equinos diagnosticados han sufrido algún tipo de maltrato o no se encuentran en un estado corporal óptimo para realizar la actividad del carreteo. El restante 51% se encuentra en buen estado general o no se evidencia ningún tipo de observación. (Ver cuadro 31)

CUADRO 31. Condición física del equino según observaciones del veterinario

CONDICIÓN FÍSICA	No. EQUINOS	%
Buen estado general u observación nula	142	51%
Insuficiencias de cualquier tipo	137	49%
TOTAL	279	100%

Fuente: Esta investigación

A partir de esto, se expresa las siguientes deficiencias en los 137 equinos, que en la mayoría de los casos, son sometidos a sobrecargas, castigos crueles y deficiencias nutricionales. Diariamente recorren vías sometiéndose a aguantar hambre, sed y sobrepeso, además de esto en muchos casos los caballos se encuentran en estado de gestación o etapa de crecimiento. El resultado de ello son las siguientes indisposiciones:

CUADRO 32. Estado de insuficiencia que sufren los equinos

TIPO DE INSUFICIENCIA	No. Equinos	%
lesión	62	24,0%
mal herraje	41	15,9%
piel reseca	31	12,0%
mala alimentación	20	7,8%
alopecia	16	6,2%
pelo hirsuto	14	5,4%
secreción	9	3,5%
laceraciones	8	3,1%
seborrea	7	2,7%
pobre condición corporal	7	2,7%
fractura	7	2,7%
mal aplomado	7	2,7%
cayo	6	2,3%
inflamación	5	1,9%
costras	4	1,6%
estado de gestación	3	1,2%
hongo	3	1,2%
tumor	3	1,2%
ulcera	2	0,8%
bandeja estrecha	2	0,8%
respiración fuerte	1	0,4%
TOTAL EQUINOS	137	

Fuente: Esta investigación

Principalmente los caballos se encuentran afectados por varios tipos de lesiones, 62 de los equinos diagnosticados que representan el 24% tienen lesiones en diferentes partes del cuerpo, principalmente en el lomo y el pecho; el 15,9% de los caballos tienen inconvenientes con la herradura, ya sea porque no tienen un herraje apropiado, por falta de herraje o desgaste de la herradura, en este caso se debe tener en cuenta que las consecuencias del mal herraje pueden ser fatales para el animal causando desplome y graves problema de salud; la piel reseca (12%), alopecia(6,2%), pelo hirsuto o áspero (5,4%) y seborrea o dermatitis (2,7%), son problemas recurrentes en los caballos en muchos casos ocasionados por la humedad en la piel, o porque se ha dejado a los animales mucho tiempo bajo la lluvia, también porque no tienen una alimentación adecuada ni un tratamiento permanente de vitaminas⁴⁰; por otra parte el 7,8% de los caballos sufren de una mala dieta alimenticia, lo cual se ve reflejado en su aspecto físico; las secreciones son comunes sobre todo en los ollares nasales, problema que lo padece el 3,5% de los caballos; un problema grave que sufre el 3,1% de los equinos son las laceraciones o múltiples cortaduras que evidencian maltrato físico; otras muestras de maltrato o descuido por parte de los dueños de los caballos se evidencian por problemas como fracturas, baja condición corporal y deficiencia en los aplomos que son causa del mal herraje, estos ocasionados al 2,7% de los caballos respectivamente; y como se ve en el grafico problemas como cayos, inflamaciones, costras, hongos, tumores, úlceras y respiración fuerte son sufridos por algunos caballos; y además de esto existen 3 casos de yeguas que se encuentran en estado de gestación y se encuentran sometidas al trabajo de carreteo y 2 casos de caballos que tienen la bandeja estrecha. (Ver cuadro 32).

⁴⁰ SERAGRO, Portal de Agronomía. Enfermedades de la piel de los caballos. <http://seragro.cl/?a=1538>

4.2. OPORTUNIDADES PRODUCTIVAS Y LABORALES PARA LA POBLACIÓN DEDICADA AL TRANSPORTE EN VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL EN LA CIUDAD DE PASTO

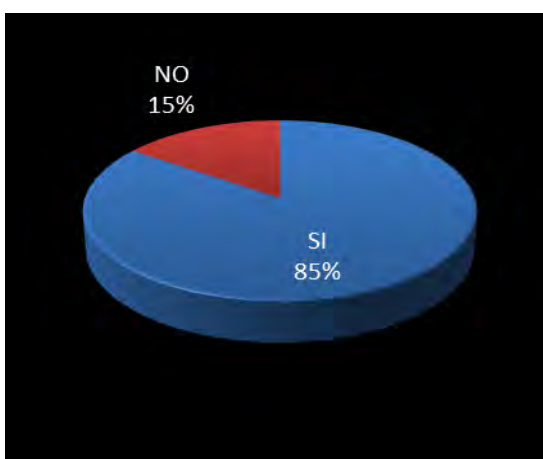
RUTA DE INSERCIÓN PRODUCTIVA

“Los grupos vulnerables difícilmente tienen opciones de una inserción laboral masiva en el segmento de alta o mediana productividad, tanto por las limitaciones por el lado de la demanda, como por el sesgo de la contratación a favor de los más educados, que implica una competencia muy difícil para los menos calificados”⁴¹. De esta manera la tendencia de inserción laboral y productiva para esta población se orienta en la creación de microempresas de carácter solidario y el trabajo informal.

En este sentido el programa de inserción productiva y laboral a cargo de la Alcaldía de Pasto, se concentra en la creación de organizaciones del sector solidario, teniendo en cuenta los perfiles laborales y experticias de la población caracterizada, propiciando el fortalecimiento de las unidades productivas existentes y el mejoramiento de las capacidades laborales, ampliando las posibilidades de generación de ingresos en mejores condiciones.

Al realizar el trabajo de campo, se estableció una pregunta en particular que se refería a la disposición de las personas encuestadas para acogerse a un determinado programa para sustituir la actividad actual de transporte en vehículos de tracción animal. Los resultados indican lo siguiente:

GRAFICO 15. Disposición de los carretilleros a acogerse a un programa para sustituir la actividad



Fuente: Esta investigación

⁴¹ DEPARTAMENTO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES – DESA. 2009

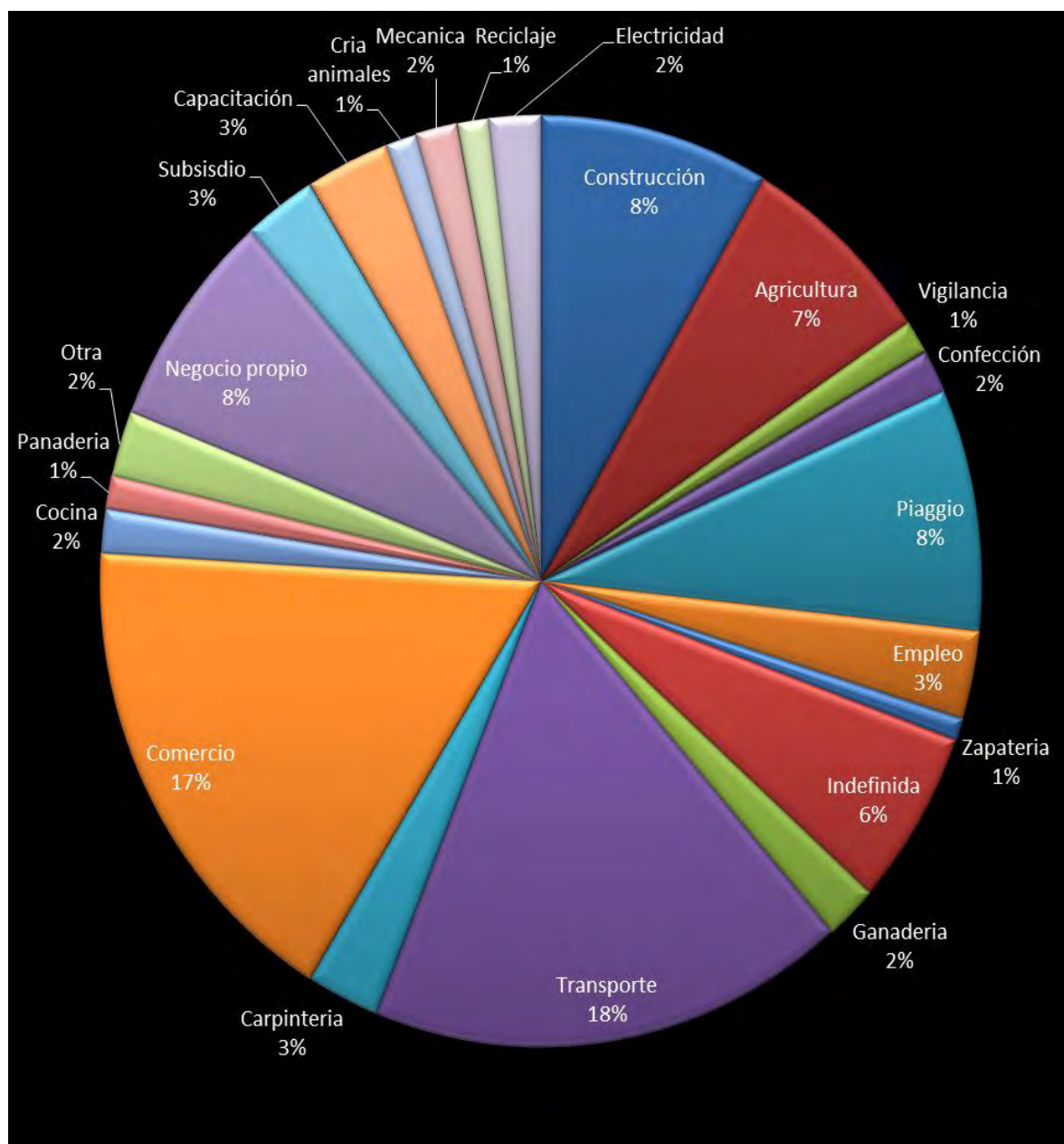
El 85% de los encuestados respondieron afirmativamente a acogerse a un programa para poder sustituir su actividad, esto equivale a 262 personas que no se encuentran satisfechos con las condiciones del trabajo de transporte en vehículos de tracción animal y que por diferentes motivos y/u oportunidades no han podido mejorar su situación laboral.

El restante 15% respondieron negativamente a esta pregunta, es decir 47 personas que por razones, ya sean de edad (tienen avanzada edad y experiencia laboral únicamente en esta actividad, por lo cual existe dificultad para enfrentarse a otro tipo de trabajo), dependencia o satisfacción a esta actividad, no les interesa ninguna alternativa de reconversión de su actividad. A pesar de que no se interesen por sustituir su actual actividad, se plantea más adelante la realización de programas que mejoren las condiciones económicas y sociales de este grupo de personas.

Según las respuestas que dieron a conocer los 262 carretilleros, los programas con más concurrencia son Transporte y conducción con el 17,6%; comercio (de alimentos principalmente) representa el 17,2%; el 8,4% solicitan específicamente un Piaggio, por lo tanto este tipo de requerimiento se aísla de la actividad de transporte; 22 personas representando al 8,4%, respondieron dedicarse a la actividad de construcción, en muchos casos de estos debido a la experiencia que tienen en este campo; el 7,6% requiere un negocio propio, actividades de agricultura representan el 7,3%; y el resto se encuentra distribuido en pequeños grupos de diferentes actividades o solicitudes.

La distribución de programas antes mencionados se encuentra en la siguiente gráfica:

GRAFICO 16. Tipo de programa para sustituir la actividad



Fuente: Esta investigación

De acuerdo a la información obtenida, uno de los objetivos de esta investigación es examinar y evaluar alternativas productivas para los conductores de vehículos de tracción animal que mejoren no solo su situación laboral y económica, sino también su calidad de vida, de acuerdo a esto se indaga sobre sus preferencias a la hora de dedicarse a una actividad económica en específico.

Como resultado del estudio socioeconómico se identificaron los siguientes perfiles productivos para implementación de iniciativas de la reconversión:

Principalmente se agrupan las preferencias de los carretilleros en 6 conjuntos que incluyen a la población interesada en algún programa para sustituir la actividad del carreteo; y un grupo específico de 47 personas que no les interesa ningún programa de reconversión, pero a los cuales se les brinda oportunidades laborales. Los grupos están conformados de la siguiente manera:

CUADRO 33. Programas de reconversión

PROGRAMA DE RECONVERSIÓN	Número de carretilleros
Construcción y Carpintería	58
Transporte y Conducción	69
Comercio y Plan de negocios	46
Campo: Agricultura y Ganadería	30
Reciclaje	40
Artes y Oficios: Cocina y Confección	19
Oportunidad laboral	47
Total	309

Fuente: Esta investigación

Es importante resaltar la realización de talleres cualitativos con la población, que permitan la validación de la información referente a las iniciativas de reconversión, en este proceso es importante la articulación de las secretarías de Agricultura, Desarrollo económico y la Dirección de Plazas de Mercado, y aunar esfuerzos en el proceso participativo de identificación y estructuración de una propuesta de reconversión concertada.

Tomando como base el modelo de inclusión productiva DEI, donde se establece una ruta que integran cuatro factores: el fortalecimiento institucional, financiamiento, empleo y desarrollo empresarial y mercados inclusivos, enfocados al desarrollo de cadenas productivas que garanticen la sostenibilidad de las iniciativas, en el marco del desarrollo de actividades que promuevan la asociatividad, la formalidad empresarial, políticas públicas y políticas de comunicación.

GRAFICO 17. Modelo de inclusión productiva DEI



Fuente: “Oportunidades laborales y productivas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en la zona urbana del municipio de Pasto, 2014”. Tomado de DEI.

DESCRIPCION DE INICIATIVAS PRODUCTIVAS, PROPUESTAS PARA LA RECONVERSIÓN:

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el estudio socioeconómico con respecto a la disponibilidad de la población para iniciar procesos de reconversión, y manifestando el interés por áreas productivas específicas como se describe a continuación:

Es importante señalar que se debe complementar el estudio socio económico, con un proceso de identificación de características cualitativas, determinar las expectativas de la población y concertar directamente con la comunidad, la ruta de reconversión a implementar, para generar espacios de participación que permitan la apropiación de la ruta escogida.

1. CONSTRUCCIÓN Y CARPINTERIA

Se plantea constituir una cooperativa a cargo de diversas dependencias de la Alcaldía de Pasto y el SENA, que esté enfocada en el conocimiento teórico y práctico, para afianzar competencias, habilidades y destrezas, también teniendo en cuenta la experticia en el campo de la construcción, necesaria para asimilar y acrecentar la practica en este oficio.

En un principio se propone realizar la capacitación y respectiva certificación a 58 personas; el paso a seguir es la realización de la respectiva práctica en proyectos de finca raíz; y finalmente la cooperativa solidaria brindaría servicios que den respuesta a las necesidades de la construcción, con el fin de generar recursos y establecerse como un sector auto sostenible.

2. TRANSPORTE Y CONDUCCIÓN

La estrategia a seguir en este programa es la conformación de una cooperativa de transportes de menor escala, para la atención de la demanda existente, según el estudio 69 personas manifestaron estar interesados en actividades de conducción y mototaxismo, sin embargo no es objeto de la ruta de inclusión la vinculación laboral en una actividad informal, por lo tanto se plantea la compra de 69 motocarros para que sean utilizados en la prestación de servicios de transporte de bienes y enseres que transportaban anteriormente en la carretilla de caballos.

Según las cotizaciones de motocarros que se han realizado, se definió la siguiente propuesta:

GRAFICO 18. Motocarro FORCER



Fuente: Ayco Motocicletas. Disponible en
<http://www.ayco.com.co/category/repuestos/marca-ayco/mtc-forcer/>

Valor: \$10.990.000 Modelo 2015
\$9.800.000 Modelo 2014

Motor: 4 Tiempos.

Cilindraje: 246.3cc

Potencia: 16.09hp/7000rpm

Capacidad del Tanque: 3.3Gl

Carga máxima: 445Kg

Esta propuesta está sujeta a las disposiciones de la secretaria de tránsito, que valide con respecto al tema de flujo vehicular en la ciudad.

3. COMERCIO Y PLAN DE NEGOCIOS

Se pretende en un principio fortalecer la actividad con capacitaciones y programas de formación en alianza con Cámara de Comercio y SENA.

Se implementaría una ruta de emprendimiento especial para la población, con el fin de identificar las unidades productivas individuales que desarrollan o emprendimientos nuevos que deseen implementar, y que cuenten con una viabilidad técnica, económica y comercial, en este sentido se propone disponer de un capital semilla para financiar cada una de las 46 personas beneficiadas.

Según el contexto en el que se delimita este grupo de la población se plantea que el emprendimiento está dirigido a actividades como:

- Comercio de alimentos, en donde se trabaje conjuntamente con el sector de las plazas de mercado.
- Comercialización de productos fabricados por ellos mismos, como artesanías.

4. SECTOR RURAL: AGRICULTURA Y GANADERIA

Se necesita trabajar conjuntamente con la Secretaria de Agricultura y la dirección de plazas de Mercado, para identificar la alternativa o las alternativas ya sean individuales o asociativas, con el fin de garantizar una actividad sostenible, que implique la planeación productiva y las alianzas comerciales directas, e iniciar procesos de incorporación de valor agregado a la producción primaria. De esta manera se favorecen 30 familias que han tenido acercamiento de alguna manera con la actividad.

5. RECICLAJE

Realización de una microfranquicia, es decir una oportunidad de negocio para 40 familias, que tengan mente y capacidad emprendedora, lo ideal es contar con una o varias sucursales, todas funcionando bajo el mismo sistema de recolección, conversión y posterior aprovechamiento de productos reciclados.

De esta manera poder comercializar los productos, resultado de un proceso industrial que busque priorizar la conservación del medio ambiente, y que bajo unos criterios técnicos se reintegren al proceso productivo del ciclo económico.

6. ARTES Y OFICIOS

Muchas mujeres cabezas de familia, dedicadas a la actividad de transporte en vehículos de tracción animal, se han interesado por ser parte de programas que se relacionen con los oficios de cocina, panadería, confección y manualidades; de esta manera la Secretaria de Desarrollo Económico en conjunto con el SENA y la Cámara de Comercio, trabajaran para brindar apoyo práctico, logístico y técnico a 19 mujeres que han tenido algún tipo de experiencia o preferencia por estos tipos de oficios.

Una vez se encuentren capacitadas, se dará paso a la prestación de servicios con el apoyo de diferentes entidades que apoyen este tipo de emprendimiento.

7. PERSONAS QUE NO ESTÁN DISPUESTAS A ACOGERSE A NINGÚN PROGRAMA DE RECONVERSIÓN

Con respecto a las 47 personas que respondieron negativamente a la atención de programas de reconversión, la Alcaldía de Pasto se comprometería a proporcionar oportunidades laborales en alguno de los programas de las dependencias; o a brindar algún tipo de subsidio.

CONCLUSIONES

- La población dedicada al transporte en vehículos de tracción animal son personas que se encuentran trabajando en el sector informal, bajo la formas de pequeñas empresas y de ocupaciones independientes que generalmente presentan mayores riesgos y condiciones de trabajo inseguras.
- El total de familias que subsisten gracias a la actividad de transporte en vehículos de tracción animal son 309, en donde la población total es de 1303 personas. El promedio de personas por hogar es de 4,2, mayor que el del total de la población de Pasto que es de 3,8 personas por hogar.
- Muchas de las familias encuestadas sufren de Necesidades Básicas, problemas socioeconómicos como falta de abastecimiento de agua y energía eléctrica, bajos niveles de escolaridad, menores de edad en el mercado laboral, condiciones de hacinamiento, exclusión de seguridad social, bajos ingresos o vivienda inadecuada situación que limita el acceso a oportunidades de empleo y condiciones de vida dignas.
- La dimensión de pobreza en los carretilleros se representa de la siguiente manera: el 46% de los carretilleros tienen NBI y el 13,3% viven en condiciones de miseria, en donde a través del análisis de los indicadores simples se identifica a las características físicas de la vivienda la alta dependencia económica que presentan la mayor incidencia sobre la pobreza.
- El lugar en el que más transcurren los “carretilleros” son las plazas de mercado, debido a que el principal producto que transportan son frutas y verduras, por lo cual es el sitio donde tienen más demanda para la prestación del servicio. De igual manera los días con más movimiento para trabajar son los lunes, miércoles, jueves y sábado.
- Aproximadamente la mitad de la población de carretilleros no ha desarrollado ningún otro oficio diferente al de conducción de vehículos de tracción animal, por lo tanto resulta complejo buscar alternativas que se adapten completamente a las expectativas y experticia de ellos.
- El 98,4% de los propietarios del vehículo de acarreo recibe un SMMLV o menos producto de la actividad, una situación bastante preocupante que la viven 304 familias. Al sumar los ingresos de todos los integrantes del hogar, la situación no difiere considerablemente, ya que el 95,2% perciben menos de un salario mínimo.

- En cuanto al diagnóstico realizado a cada equino, según las observaciones realizadas por los veterinarios el 49% de los caballos tienen algún tipo de insuficiencia, maltrato o no se encuentran en un estado físico óptimo para realizar la tracción de la carreta, siendo esto el resultado que en la mayoría de los casos, son sometidos a sobrecargas, castigos crueles y deficiencias nutricionales, además de esto en muchos casos los caballos se encuentran en estado de gestación o etapa de crecimiento. Las principales indisposiciones de los equinos son: lesiones, mal herraje, enfermedades de la piel, pobre condición corporal, laceraciones, fracturas, entre otros. Y el 47% de los equinos no recibe ningún tipo de medicina preventiva ni una alimentación adecuada, siendo esto reflejado en el peso del animal.
- Como resultado del estudio socioeconómico se identificaron los siguientes perfiles productivos para implementación de iniciativas de reconversión: construcción y carpintería, transporte y conducción, comercio y plan de negocios, sector rural - agroindustria y ganadería, reciclaje, artes y oficios; y un grupo de 47 personas que no mostraron interés por ningún perfil, a los cuales se ha planteado brindar oportunidades laborales o algún tipo de subsidio.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda dar paso a la ejecución del proyecto, ya que es de suma importancia dar atención inmediata a la población de transportadores en vehículos de tracción animal, para esto se debe contar con el apoyo de Dependencias involucradas en el proceso.
- Se considera necesario establecer una ruta de atención integral a la población vinculada a la actividad de transporte con vehículos de tracción animal, con la intervención las diferentes secretarías y entidades públicas del Municipio con la inclusión a los programas misionales que cada una desarrolla y ejecuta, con el objetivo de atender situaciones de atención inmediata en salud, educación, vivienda, servicios básicos, población en condición de incapacidad y adulto mayor.
- En cuanto al proceso integral de reconversión se plantea brindar atención a las mujeres conductoras de vehículos de tracción animal que equivalen a un total de 63, esto por parte de la oficina de género.
- Atención social a los propietarios de vehículos menores de edad, por parte de la Secretaría de Educación y el SENA. Son en total 8 menores que se encuentran laborando en la actividad del acarreo, lo cual no debe ser permitido, estos niños requieren empezar un proceso educativo y un acompañamiento por parte de las dependencias antes mencionadas, de manera que se propicie el bienestar de ellos, al igual que 38 menores más que hacen parte de la población total objeto de estudio.
- También se requiere acompañamiento y atención integral a 6 personas discapacitadas por parte de la Secretaría de Bienestar social, ya que la mayoría de estas personas conviven en un núcleo familiar con bajos ingresos, lo cual no tienen el medio adecuado para tratar su discapacidad.
- Es necesario contar con la participación del SENA y la Secretaría de Educación en la medida que se encarguen de brindar oportunidades de formación educativa a 83 personas mayores de 15 años – incluidos 33 propietarios de vehículos - que no tienen ningún tipo de estudio.
- Se requiere el apoyo de INVIPASTO para iniciar un proceso de adquisición de vivienda a 29 familias que habitan en vivienda propia inadecuada, 47 familias que habitan en otro tipo de vivienda que no es propia y viven en condiciones inadecuadas; y un apoyo de adecuación de vivienda a 37 familias que conviven en estado de hacinamiento.

- En cuanto a las 19 familias que no cuentan con servicio de acueducto ni agua potable, se requiere la atención de EMPOPASTO para habilitar acueducto y/o la Secretaria de Gestión Ambiental para proporcionar agua potable en las zonas donde no es posible adecuar acueducto.
- Se debe realizar una ruta de atención integral con las 14 familias y las 57 personas que no se encuentran afiliadas a ningún sistema de salud, esto debe estar a cargo de la Secretaria de Salud y el SISBEN.
- Se debe procurar la atención a 142 conductores de vehículos de tracción animal que no tienen acceso a ningún programa social del Estado de manera que se mejoren sus condiciones de vida, esto debe estar a cargo de la Secretaria de Bienestar Social.
- La Secretaria de Bienestar Social también debe prestar atención a 23 adultos mayores que no tienen acceso a ningún programa social del Estado ni atención médica.
- Resultaron 35 personas que no fueron censadas con su respectivo equino por diferentes circunstancias, se debe realizar una verificación de estas mismas y el posterior diagnóstico de los equinos, este proceso queda a cargo de Secretaria de Salud – principalmente a cargo de Zoonosis - y Secretaria de Gestión ambiental.
- La Secretaria de Desarrollo Económico, Secretaria de Agricultura y Dirección de plazas de mercado deben integrarse para iniciar el proceso de las unidades productivas a 309 propietarios de vehículos de tracción animal. Para esto se deben iniciar Talleres Cualitativos, enfocados en complementar el estudio socio económico, con un proceso de identificación de características cualitativas, determinación de expectativas de la población y concertación directa con la comunidad, una ruta de reconversión a implementar y de esta manera generar espacios de participación que permitan la apropiación de la ruta escogida.
- Es necesario tener en cuenta para posteriores estudios socioeconómicos agregar una pregunta enfocada al tema de desplazamiento, lo cual se ha convertido en un problema recurrente en nuestra región.
- Es importante resaltar las condiciones en las que se encuentra el equino, de manera que se brinden posibilidades de tratamiento médico y mejoramiento de sus condiciones actuales a los caballos que se encuentran en estado vulnerable; para esto se requiere que las dependencias involucradas en este tipo de programas se aúnan para brindar oportunidades dignas tanto para los carretilleros como para los caballos.

- Es necesario resaltar los procesos de algunas ciudades de Colombia que se han realizado respecto al tratamiento de los caballos y que han tenido un resultado satisfactorio, para que se puedan establecer medidas semejantes en la Ciudad de Pasto:
 - **BOGOTÁ:** Se realizó la adopción de 1854 caballos, es decir el 100% de los animales, se realizó tratamiento médico exhaustivo a cada uno y 19 de ellos recibieron eutanasia por causas de salud⁴².
 - **MEDELLÍN:** Al finalizar cada uno de los animales entregados fue recibido por una persona que se comprometió con el cuidado y “jubilación” del animal. Esto a partir de una evaluación exhaustiva de cada aspirante, con la evidencia del cumplimiento de unos requisitos fundamentales⁴³.
 - **BARRANQUILLA:** Entrando de lleno en los resultados del trabajo realizado al interior del componente de sustitución de semovientes, se acordaron tres alternativas de sustitución: 1. Adopción, 2. Venta en subasta y 3. Sacrificio. Por ser la adopción, la principal actividad sustitutiva, además sugerida por la normativa regulatoria fue necesario tener en cuenta que cualquier opción seleccionada, debía llevarse a cabo cuando ya hayan iniciado las demás medidas de la Estrategia Integral, de no ser así los animales corrían peligro, de manera que si el conductor no ve satisfechas sus pretensiones, es posible que arremeta contra el animal; o no se desprenderá del animal, retrasando el proceso⁴⁴.

⁴² Alcaldía de Bogotá. Movilidad de Bogotá. Convenio 20121880 entre la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales U.D.C.A y la Secretaría Distrital de Movilidad S.D.M.

⁴³ Proyecto cocheros de Medellín.

⁴⁴ Proyecto diseño de una estrategia integral para la sustitución de vehículos de tracción animal en el distrito de Barranquilla.

BIBLIOGRAFÍA

EQUIPO DE TRABAJO SUBSECRETARIA DE FOMENTO, *Estudio socioeconómico carretilleros de tracción animal del Municipio de Pasto*. Alcaldía del Municipio de Pasto, 2011.

GUERRERO IBARRA DANIEL, *Estudio socioeconómico y laboral de los trabajadores en vehículos de tracción animal del mercado el potrerillo de la Ciudad de San Juan de Pasto en el segundo semestre del año 2007*. Universidad de Nariño, Facultad de Ciencias Humanas, Programa de Sociología. 2009.

MORENO ANGIE Y MUTIS NICOLAS, *Diseño de un programa de intervención del factor riesgo disergonomico dirigido a la población de carretilleros del sector el potrerillo de la Ciudad San Juan de Pasto*. Universidad de Nariño, Facultad Ciencias de la Salud. 2013.

SECRETARIA DE EDUCACIÓN MUNICIPIO DE PASTO. *Plan de atención integral a la primera infancia, "Pasto crece contigo"*. 2008 -2011.

ESTUDIOS ESTADÍSTICOS Y PROSPECTIVOS. *El método de las necesidades básicas insatisfechas (NBI) y sus aplicaciones en América Latina*. CEPAL. 2001.

LINA MARÍA GARCÍA OSPINA, *Hacia la Eco-Evolución del Transporte de Tracción Equino Urbano de las Ciudades Montañasas de Colombia*. 2004.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. *Programa de sustitución de vehículos de tracción animal en la ciudad de Medellín*. 2008.

NET GRAFÍA

<http://www.eluniversal.com.co/regional/atlantico/cien-vehiculos-de-traccion-animal-han-sido-sustituidos-en-barranquilla-167493>

<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=457>

<http://www.eluniversal.com.co/cartagena/quien-debe-responder-por-la-sustitucion-de-vehiculos-de-traccion-animal-164055>

<http://www.las2orillas.co/narino-mejor-laboral-2/>

<http://uaim.files.wordpress.com/2010/01/antologia-desarrollo-humano.pdf>

<http://www.elrefugioanimal.org/Nuestralabor/proyectos>

http://www.sanandresdesotavento-cordoba.gov.co/apc-aa-files/63613037333630663562616435346464/CATEGORIA_MUNICIPIOS_ESPECIAL_A_QUINTA_CATEGORIA.pdf

<http://es.scribd.com/doc/62908180/VI-B-Trabajo-Infantil-Del-Potrерillo>

ANEXOS

1. Diseño de encuesta:
ENCUESTA SOCIOECONOMICA VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL
2. CENSO EQUINO VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL



ALCALDÍA DE PASTO

ALCALDÍA MUNICIPAL DE PASTO

ENCUESTA SOCIOECONOMICA VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

No. _____

Nombre del entrevistado					Localización					
C.C. C										
Dirección de residencia					Teléfono de contacto					
I. Aspectos Demográficos y sociales										
No.	NOMBRE	PARENTESCO	SEXO (M/F)	EDAD	ESCOLARIDAD (años)				OCUPACION U OFICIO	SE DEDICA A: (*)
	P	M	S	O						
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
(*) Anotar: 1. A trabajar; 2. A buscar trabajo; 3. A estudiar; 4. Al hogar; 5. Pensionado; 6. Incapacitado; 7. Otro										
1. ¿Cuál es su lugar de nacimiento? (jefe de hogar)					2. ¿Cuál es el número de cuartos que posee su vivienda (excluido sala, comedor, baños y cocina)?					
3. La vivienda que usted y su familia habitan es:					4. ¿Cuál es el material de los techos?					
Propia ☐ Familiar ☐ Arrendada ☐ Anticresis ☐ Otro ☐					Teja ☐ Plancha ☐ Paja ☐ Madera ☐ Eternit ☐ Carton ☐ Otro ☐					
Cual _____										
5. ¿Qué material predomina en los pisos?					6. ¿Cuál es el material principal de las paredes?					
Cemento ☐ Otro ☐ Tierra ☐					Ladrillo ☐ Bahareque ☐ Adobe ☐ Otro ☐ Madera ☐ Cual _____					
Cual _____										
7. ¿Cómo se abastece de agua?					8. ¿La vivienda que habita posee servicio de energía eléctrica?					
Acueducto ☐ Otro ☐ Fuente: _____					SI ☐ NO ☐					
9. Régimen de afiliación al sistema de seguridad social salud					10. Todos los miembros del hogar acceden al régimen de salud					
Sibsidado ☐ Contributivo ☐ Ninguno ☐					SI ☐ NO ☐ Cuantos no? _____					
11. ¿Durante los últimos años ha accedido a algún programa de gobierno?					12. Durante el último año, ¿cuántos miembros de su familia se fueron definitivamente?					
SI ☐ NO ☐ Cual _____					# _____ Lugar: _____ Causa: _____					
*familias en acción, adulto mayor, vivienda, otros										
II. Aspectos Productivos										
13. Enumere según su importancia las fuentes de ingreso de su hogar siendo 1 la más importante										
a. Transporte T.A. ☐ b. Agricultura ☐ c. Ganadería ☐ d. Cría y levante de Especies Menores ☐ e. Jornaleo ☐ f. Comercio ☐ g. Otra actividad ☐ ¿Cuál? _____										
14. ¿Zona donde desarrolla la actividad de transporte de tracción animal?										
a. Plazas mercado ☐ b. Escombreras ☐ c. Las lunas ☐ f. Sin zona ☐ g. Otra zona ☐ ¿Cuál? _____										
15. ¿Que tipo de productos o insumos transporta?										
a. Frutas y verduras ☐ c. ~~Viveros~~ abarrotes ☐ b. Escombros ☐ d. Material construcción ☐ e. Otro ☐ Cual? _____										



ALCALDIA DE PASTO

ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO

ENCUESTA SOCIOECONOMICA VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

No. _____

16 ¿Frecuencia de la prestación del servicio?		17 ¿Hace cuanto tiempo desarrolla la actividad?	
a. Diaria ☐	d. Por llamada ☐	a. 1 < 5 años ☐	c. 15 < 20 años ☐
b. Dos veces en semana ☐	e. Días de Mercado ☐	b. 5 < 10 años ☐	d. Mas de 20 años ☐
c. Semanal ☐	Cuales L ☐ M ☐ M ☐ J ☐ V ☐ S ☐	c. 10 < 15 años ☐	
18 Perfil laboral. Que oficio ha desempeñado independiente a la actividad de conducción de Vehículos de Tracción Animal.			
a. Construcción ☐	b. Carpintería ☐	c. Chofer ☐	d. Artesanías ☐
e. Agricultura ☐	f. Comercio ☐	g. Ninguna ☐	H. Otra actividad ☐ ¿Cuál? _____
III. Relaciones y Gestión Empresarial			
19 ¿Pertenece a alguna asociación de carretilleros?*			
SI ☐ NO ☐ Cual (es) _____			
20 ¿Pertenece a alguna asociación u organización comunitaria?*			
SI ☐ NO ☐ Cual (es) _____			
21 ¿Que servicio le presta la asociación u organización a la cuál pertenece?			
a. Capacitación ☐	b. Asistencia técnica ☐	c. Asesoría legal ☐	d. Crédito ☐
e. Gestión de servicios sociales ☐	f. Gestión de recursos ☐	g. Otro ☐	Cual? _____
22 ¿Cual es el ingreso mensual producto de la actividad?		23 ¿Cual es el ingreso mensual del hogar?	
a. de 0 a 308.000 ☐	d. de 924.000 a 1232.000 ☐	a. de 0 a 308.000 ☐	d. de 924.000 a 1232.000 ☐
b. de 308.000 a 616.000 ☐	e. de 1232.000 a 1848.000 ☐	b. de 308.000 a 616.000 ☐	e. de 1232.000 a 1848.000 ☐
c. de 616.000 a 924.000 ☐	f. Mas de 1,848.000 ☐	c. de 616.000 a 924.000 ☐	f. Mas de 1,848.000 ☐
24 ¿Cuantas horas trabaja diariamente?		25 ¿Ha recibido asistencia para el cambio de actividad?	
_____		SI ☐ No ☐ Hace cuanto tiempo _____	
		Que tipo de ayuda _____	
26 ¿Ha recibido capacitación especializada?		27 ¿En que tema o areas y de que Entidad?	
SI ☐ No ☐ Cual _____		Tema: _____ Entidad: _____	
28 ¿Durante los últimos 5 años ha tenido crédito con entidades financieras?			
SI ☐ No ☐ Monto: _____ Entidad: _____ Destino: _____			
29 ¿Estaria dispuesto a acogerse a un programa para sustituir la actividad?		30 ¿Que tipo de actividad económica le gustaria desarrollar para sustituir la actividad?	
SI ☐ No ☐		Actividad: _____	
V. OBSERVACIONES			
VI. DATOS DEL ENCUESTADOR			
Nombre del Encuestador: _____		Fecha: Día ☐ Mes ☐ Año ☐	

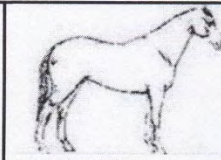
GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO

DIAGNOSTICO Y CENSO EQUINO VEHICULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

No. _____

Nombre del entrevistado		Localización	
Dirección de residencia		Teléfono de contacto	
I. DIAGNOSTICO Y CENSO DE EQUINOS			
DATOS DEL PROPIETARIO		DATOS DEL EQUINO	
30	Nombre del propietario _____ Edad _____ Dirección _____ Barrio _____ Teléfono _____	31	Nombre _____ Edad _____ Sexo _____ Peso _____ Color _____ C. Corporal _____ Número de registro _____ Número de CHIP _____
32	Con qué alimenta a su caballo? a. Forraje ☐ d. Otro ☐ b. Concentrado ☐ cual? _____ c. Zanahoria ☐	33	Medicina Preventiva a. Si ☐ Como realiza la medicina preventiva? _____ b. No ☐ c. No sabe ☐
34	Historia Médica Constantes fisiológicas a. T ☐ Observaciones _____ b. FR ☐ c. FC ☐ d. Pulso ☐	35	Análisis por sistemas a. Piel ☐ e. Genitourinario ☐ b. Linfático ☐ f. Respiratorio ☐ c. Musculo - Esquelético ☐ g. Cardiovascular ☐ d. Nervioso ☐ h. Digestivo ☐ i. Sentidos ☐
36 Estado Global del Equino			
 Vista Izquierda		 Vista lateral derecha	
 Casco		Diagnostico _____ Pronóstico _____	
Observaciones : _____ Médico Veterinario: _____ T.P. _____ Dependencia _____			
II. OBSERVACIONES			
Firma _____ Fecha: Día ☐ Mes ☐ Año ☐			

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN