

¿Por qué no han salido carretas de las calles?

A diferencia de Medellín, que desde diciembre del 2009 dejó de preocuparse por la circulación de vehículos de tracción animal en sus calles, Bogotá aún no ha podido resolver el problema.

Movilidad

en sus calles, Bogotá aún no ha podido resolver el problema.

Tanto que, ocho meses después de que se expidió el decreto que ordena sustituir las carretas movidas por caballos por vehículos automotores en todo el país (1666 de mayo del 2010), el secretario de Gobierno de Bogotá, Antonio Navarro Wolff, acaba de solicitarle al Gobierno Nacional un año más de plazo para cumplir con la medida.

La salida de las calles de las carretas movidas por caballos debe cumplirse desde el 31 de enero y rige para todo el país, pero la única ciudad donde ya se cumplió es en Medellín, que luego de un proceso de adaptación iniciado en abril del 2008 (antes de expedirse el decreto) y tuvo un costo de 2.838 millones de pesos, pudo

vincular laboralmente a estas personas. En Bogotá hay 15 mil millones de pesos destinados a este propósito.

Según Navarro, en Bogotá existen cerca de 2.400 familias que viven del trabajo de 1.700 equinos, cifra que de lejos supera las 231 que había en Medellín y que es una de las razones que complican el problema en la capital.

Para José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, el problema principal es que "en Bogotá no se les ofrecen garantías laborales a los carreteros, lo que sí se hizo en Medellín".

Por su parte la secretaria de Ambiente de la capital antioqueña, Ana Milena Joyas, expresó que para que el proceso fuera exitoso, "se crearon cooperativas para que los nuevos motocarros trabajaran recogiendo escombros y reciclando. Quienes no quisieron un automotor, se acogieron a planes de financiación en el



Cerca de 200 carretas con sus respectivos caballos realizaron un plantón en la Plaza de Bolívar. Ana María García / EL TIEMPO.

Las razones de los dueños de las carretas

Según el director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, José Stalin Rojas, "el problema es que según los dueños de las carretas, la capacidad de los vehículos de tracción animal no se compara

con la de los motocarros, y que un automotor por ser mecánico tiene más gastos de mantenimiento, como el combustible y las reparaciones. Además, el Distrito no sabía que hacer con 1.700 caballos".

Banco de Oportunidades para crear microempresas", precisó.

Otro de los factores que afecta el método de cambio de caballo a automotor tiene que ver con que "deben trabajar conjuntamente a la Secretaría de Integración Social y la de Movilidad para crear condiciones propicias, algo que no ha ocurrido", dijo Rojas.