

**Sistematización del Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal
(PISVTA) en el Distrito de Barranquilla, Vigencia 2013 y 2021**

Jorge Andres Guevara Gomez

Autor



Pontificia Universidad Javeriana

Maestría en Gobierno del Territorio y Gestión Pública

Humberto Librado Castillo

Tutor

Junio 13 de 2022

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	6
1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN APLICADA	10
3. JUSTIFICACIÓN.....	14
4. OBJETIVOS.....	16
4.1. OBJETIVO GENERAL	16
4.2. ESPECÍFICOS	16
5 ANTECEDENTES.....	16
5.1 MARCO DE REFERENCIA.....	16
5.2. ESTADO DEL ARTE.....	23
5.3 MARCO NORMATIVO	27
DISEÑO METODOLOGICO.....	27
6.1 METODOS DE TRABAJO.....	27
6.1.1 PRIMERA FASE:.....	28
6.1.2 SEGUNDA FASE:	28
6.1.3 TERCERA FASE:.....	29
6.2. EJE CURRICULAR DE LA MAESTRIA EN EL QUE INSCRIBE LA INVESTIGACION.	31
6.3. TIPO DE INVESTIGACION APLICADA	31
7. RESULTADOS	32
7.1 RESULTADOS DE LA ENCUESTA.....	32
7.1.1 MUESTRA.....	32
7.1.2 SITUACIÓN INICIAL.....	33
7.2. INTERVENCIÓN INTENCIONADA:	40
7.3. SITUACIÓN ACTUAL:	48
7.4. PROCESO DE SISTEMATIZACIÓN.....	49
7.4.1.1 ALISTAMIENTO	49
7.4.2 PROCESO.....	51
7.4.3 VALORACION.....	57
7.5 LECCIONES APRENDIDAS:	62

7.6. DOCUMENTO DE SISTEMATIZACIÓN	65
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	65
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68
ANEXOS	72

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1: Marco Normativo	27
Cuadro 2: Etapas de la Sistematización	30
Cuadro 3: Actividades Complementarias desempeñadas por beneficiarios	36
Cuadro 4: Plan de sistematización	49
Cuadro 5: Principales afectaciones por el uso de VTA en Barranquilla	53
Cuadro 6: Principales actores en el marco de ejecución de PISVTA	54
Cuadro 7: Componente humano / equipo técnico PISVTA (2013-2021)	55
Cuadro 8: Componente del PISVTA em Barranquilla (2013-2021)	55

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Propiedad del VTA.....	33
Tabla 2: Caracterización de la población por sexo	34
Tabla 3: Caracterización de la población por edad	35
Tabla 4: Caracterización de la población por escolaridad	35
Tabla 5: Caracterización por origen del ingreso familiar	36
Tabla 6: Caracterización de la población por nivel de ingreso familiar	37
Tabla 7: Caracterización de la población por actividad económica deseada	37
Tabla 8: Caracterización de la población por ocupación de otros miembros de la familia	38
Tabla 9: Situación de la población antes del PISVTA	39
Tabla 10: Interés en la ejecución del PISVTA.....	41
Tabla 11: Actividades dentro del PISVTA.....	43
Tabla 12: Cumplimiento expectativa del PISVTA.....	44
Tabla 13: Contribución del PISVTA al mejoramiento entorno-sociedad-	

economía.....	45
Tabla 14: Cumplimiento ejecución del PISVTA.....	46
Tabla 15: Percepción del PISVTA em beneficiarios.....	46
Tabla 16: Opinión frente a la intervención del PISVTA.....	47
Tabla 17: Resultados sustituciones efectivas	56

RESUMEN

La naturaleza de la política pública es servir como elemento que ayuda en unión con los actores de la sociedad, a la construcción de soluciones posibles para atender necesidades y problemas sociales. El Distrito de Barranquilla, tras el análisis de las condiciones de la ciudad, frente al problema circulación de los vehículos de tracción animal (VTA) y los constantes impactos y riesgos que representaba esta acción, decide acoger la propuesta de Plan Nacional de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (PSVTA). Al analizar los resultados de esta implementación en otras regiones del país, cae en cuenta que al ser sustituido el animal sin una garantía formativa y laboral, los propietarios, usuarios de VTA quedarían aún más vulnerables, convirtiendo la sustitución en una solución temporal. Decide incluir al PSVTA existente, el componente atención integral: atención familiar, al animal y la reconversión laboral sustentable y sostenible (capitación de las habilidades), logrando ejecutar la Fase I del Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (PISVTA) en el año 2013, asegurando la estabilidad de ingresos y mejores beneficios para la familia y el animal objeto de la sustitución. Lamentablemente, el proceso resultó un total desconocimiento público para muchos de la ciudad, la región y el país. Razón que llevó a la necesidad de elaborar una sistematización del PISVTA, como instrumento que permita conocer la experiencia, circulación conocimiento, fortalecimiento de alianzas y del trabajo interinstitucional, basada en la aplicación de instrumentos de recolección de información y un diagnóstico de la situación poblacional beneficiada, permitiendo la réplica de los procesos, mejoras, ajustes, etc.

Palabras Claves: PISVTA, impactos, reconversión, sistematización, integral

Abstract

The nature of public policy is to serve as an element that helps, together with the actors of society, to build possible solutions to meet social needs and problems. The District of Barranquilla, after analyzing the conditions of the city, faced with the problem of circulation of animal-drawn vehicles (VTA) and the constant impacts and risks that this

action represented, decides to accept the proposal for the National Vehicle Replacement Plan of Animal Traction (PSVTA). When analyzing the results of this implementation in other regions of the country, it is taken into account that when the animal is replaced without a training and labor guarantee, the owners, VTA users would be even more vulnerable, turning the substitution into a temporary solution. Decides to include the existing PSVTA, the comprehensive care component: family care, animal care and sustainable and sustainable labor reconversion (skills training), managing to execute Phase I of the Comprehensive Plan for the Substitution of Animal Traction Vehicles (PISVTA) in the year 2013, ensuring income stability and better benefits for the family and the animal being replaced. exhausted, the process resulted in total public ignorance for many in the city, the region and the country. Reason that led to the need to develop a systematization of the PISVTA, as an instrument that allows knowing the experience, circulation of knowledge, strengthening of alliances and inter-institutional work, based on the application of information collection instruments and a diagnosis of the beneficiary population situation, allowing the replication of processes, improvements, adjustments, etc.

Keywords: PISVTA, impacts, reconversion, systematization, Integral

1. INTRODUCCIÓN

Las nuevas necesidades del equilibrio social, han dado lugar a una problemática social, económica y ambiental, siendo necesario la implementación de políticas encaminadas a una intervención diferenciada y una solución inclusiva efectiva. Es aquí donde se hace necesario crear instrumentos que regulan las relaciones de las sociedades en un beneficio común basado en la realidad y su transformación. Convirtiendo de este modo, la política pública en actor transformador e inclusivo dentro del contrato social, la cual no solo se interesa en plantear, ejecutar, implementar y/o resolver opciones para atender necesidades desde un solo frente, sino desde varios frentes. Así, mediante el planteamiento de posibilidades, se resolverá toda gran cantidad

de problemas y situaciones que ayudaran al mejoramiento de una serie de quejas y padecimientos de la sociedad.

La ciudad de Barranquilla, como muchas otras del país, ha sido invadida por prácticas económicas informales, ligadas al uso de Vehículos de Tracción Animal -VTA- desempeñada por población en estado de vulnerabilidad, lo que ha provocado una serie impactos negativos como problemas de movilidad, maltrato animal, accidentes, contaminación ambiental, riesgo de enfermedades, entre otras condiciones, siendo necesario su salida de circulación, por el bienestar de la sociedad y del animal.

Lo anterior, llevó a través de la alianza de la Alcaldía Distrital y de la Gobernación, la adopción e implementación de la política del Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal -PISVTA-, con inicio de la primera fase en el 2013, enmarcada en 3 componentes principales: “El primero de ellos contempla la implementación de una estrategia integral desde los ámbitos social, productivo vial y ambiental. El segundo, es promover el emprendimiento y unidades productivas, mientras que el último busca garantizar el bienestar animal mediante la atención y adopción de equinos beneficiarios del programa”. (Gabriel, 2021), constituyéndose en una intervención integral de ayuda y orientación a la población que ejerce esta actividad (carro muleros, carreteros, zorreros) y al respeto por la vida del animal ante el abuso de sus propietarios y su explotación como generador de ingresos, aspecto agudizado durante la pandemia, postpandemia y reactivación, en donde muchos hogares perdieron su estabilidad laboral ubicándolos en escalas más bajas de los índices de pobreza y la informalidad.

Al respecto (Flórez, 2021), señala que el eje de esta política no es sólo la entrega de carros por medio de la sustitución del animal, esto significa un cambio de vida. De ahí que la propuesta del PISVTA, esté centrada, como se mencionó antes, en una intervención integral, al ser “es una directriz que está incluida en el artículo 98 del código nacional de tránsito terrestre (Ley 769 de 2002), a través del cual se contempla en el proceso de retiro de los vehículos de tracción animal y las Alcaldías deben promover

actividades alternativas y sustitutivas para las personas que derivan su sustento de este tipo de vehículo” (Flórez, 2021).

Los Vehículos de Tracción Animal (VTA) en la sociedad barranquillera, son utilizado en varias actividades, siendo predominante, las de origen económico: comercio informal, retiro de escombros y residuos sólidos de fases finales dentro de la cadena de producción, trasteos, etc. Este programa sólo se implementó la primera parte, beneficiando a 338 “carro muleros” o “carreteros”, basándose en el primer censo poblacional de personas con tenencia de VTA (919) en el año 2013 realizando 338 sustituciones entre los años 2013-2017. De ahí, el programa pareció quedar en el olvido. En el año 2021, se llevó a cabo un consejo desde la Comisión Tercera Administrativa y de Asuntos Generales, frente a la segunda fase de la política. Sin respuesta de acción o comienzo de la segunda fase, cuyo resultado entre otros más sobresale: a) la realización o actualización del censo y b) el comienzo o continuidad de la ejecución e implementación de la política. Reanudando su implementación a finales del mismo año, logrando realizar 108 sustituciones efectivas y una pobre continuidad en lo que va del 2022, pues aún no se realizan sustituciones. Para esta vigencia, la alcaldía tiene proyectadas “160 sustituciones efectivas con recursos propios, más 40 adicionales, aproximadamente, con financiamiento de aliados del sector privado. La meta del Distrito es mejorar la calidad de vida de 5 mil personas que ejercen este oficio” (Angulo, 2022).

De acuerdo con lo anterior, PISVTA no presentó el avance e impacto que se esperaba, pues las familias focalizadas e incluidas en el plan disminuyeron, por de falta de credibilidad en las acciones estatales, inseguridad en el ejercicio de desempeño en otras actividades o por razones que los potenciales beneficiarios consideraban incumplimiento, decidieron no participar en el programa.

Por tal razón, se pensó en la elaboración de un instrumento, que teniendo en cuenta el grado de ejecución o fase de la intervención realizada por la alcaldía en pro de la implementación del PISVTA y su significación para la sociedad, para lo cual, se implementó la Metodología de la *Sistematización de Experiencias*, basada en las

recomendaciones de Oscar Jara, llevada a cabo mediante la elaboración de un plan de trabajo de tres fases (Jara O. , 2001)

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN APLICADA

El distrito de Barranquilla representa una ciudad en pleno auge de crecimiento y desarrollo con la puesta en escena de la internacionalización de sus puntos económicos cómo son el muelle (puerto) y la industria del turismo, con miras a convertirse en una “biodiversidad”, un objetivo que incluye el respeto por las especies que cohabitan en este ecosistema” (Alcaldía de Barranquilla, 2021).

En contraposición, los vehículos de tracción animal (VTA), constituido por la adaptación de carretas de madera con ruedas impulsada por un animal, hoy en día representa una problemática social para la ciudad. En la ciudad de Barranquilla dicho uso es practicado por un grupo social determinado que los utilizan para ejercer actividades económicas informales como comercio (frutas y alimentos varios, agua), perifoneo, transporte de material vario, mudanzas, recicladores, recogida de desechos y escombros, entre otras actividades que le signifiquen la generación de ingresos para el sustento familiar.

Lo anterior, llevó a la institucionalidad desde lo normativo, a plantear acciones de solución, para el restablecimiento del equilibrio social y económico, igualmente a la protección del medio ambiente y del animal que se utiliza en utiliza en este tipo de vehículos, naciendo el Programa Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (PISVTA), dicha política a pesar de ser relativamente nueva en la ciudad de Barranquilla, no ha logrado su objetivo principal.

A raíz del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2012-2015, Barranquilla Florece para Todos, se instauró y comenzó la primera fase de ejecución del Plan Integral de Vehículos de Tracción Animal (PISVTA), en cumplimiento, implementación y adecuación del PDD con la ley de sustitución animal (Ley 769 de 2002). Así lo que se presentó como forma

de desarrollo económico y social en forma continua, hasta cubrir la totalidad de la población propietarios o usuarios de VTA, su familia y el animal, saldrían beneficiados en forma integral. Infortunadamente, este proceso no pudo continuar y sólo entre 2013-2017, se lograron 338 sustituciones efectivas, por negocios productivos y acompañamiento institucional antes, durante y después del proceso. De este modo, están pendientes por sustitución –aproximadamente– 578 vehículos, de acuerdo con la población total reportada en el censo del año 2013 que fue de 919 carro muleros (Alcaldía de Barranquilla, 2021).

En continuidad, la política también fue incluida en el Plan de Desarrollo Departamental (PDD) 2020-2023: Atlántico para la Gente, originando grandes cambios donde era necesario no solo el crecimiento, equipamiento, mejoramiento y modernización de la infraestructura de la ciudad, sino que era necesario crear condiciones especiales para lograr la vista que se vende como destino, centro económico e inversiones, puertas abiertas al mundo globalizado dónde se concentran y se unen fuerzas actoras responsables del desarrollo local.

Lo anterior, ha permitido que la ciudad experimente una serie de cambios entre los cuales era necesario, no solo el equipamiento y modernización de las infraestructuras. También era necesario, la legislación de políticas públicas capaces de satisfacer las necesidades frente a las soluciones propuestas dentro del plan de desarrollo, entre las cuales figura la sustitución de los vehículos de tracción animal (PISVTA). Los que hoy en día, pese a la legislación y la jurisprudencia, aún existen como medios de sustento de buena parte de la población en condición de vulnerabilidad.

Estos VTA, representaban un valor histórico-cultural, pero a la vez, impacta de forma negativa la ciudad, en cuanto a que junto con sus propietarios y usuarios son focos de contaminación auditiva por el comercio ilegal que se practica a lo ancho y largo del distrito (perifoneo, gritos y venta de productos, problemas en la movilidad), también son focos de contaminación ambiental por la forma que ellos manejan para generar su sustento diario, mediante la recogida de escombros y residuos sólidos de las calles o

donde sea necesario, depositándolos en sitios no establecidos para disposición final de residuos, logrando que se les pague por el desarrollo de esta actividad, o para el retiro de escombros en las construcciones. Igualmente, las heces y las orinas de los animales regadas en las en las calles, representan focos de infección, riesgo de enfermedades y contagios a la salud de los habitantes.

La circulación de los carreteros, carro muleros, que viven del rebusque, también representa impactos negativos a la red vial e infraestructura de la ciudad en general porque las calles y vías ya no son como eran 30, 40 o 50 años atrás dónde eran caminos de herradura o destapadas, lo que ameritaba en la época de la colonización, este tipo de movilidad, donde los VTA eran utilizados como coches, carruajes y carrosas, para el transporte, comercio, el ocio entre otras. Hoy en día los adelantos y descubrimientos del hombre han permitido la construcción de redes y vías lisas continuas, demandando el uso de medios más adecuados, ágiles y rápidos, como la rueda. Este tipo de actividad de tracción animal, atenta contra la infraestructura en la medida que desgastan la capa superficial y la intermedia de las losas de concreto o de asfalto que recubren las diferentes vías, mega vías, vías principales, vías secundarias e intermedias, puentes, etc., que interconectan de manera interna, nacional y global a la ciudad con otras ciudades y con otros países.

La nueva legislación, como se mencionó antes, Flórez, (2021), demanda la sustitución de VTA, previo cumplimiento de requisitos de propietarios y una solución económica sustentable y sostenible que asegure un cambio de vida. En Barranquilla dicha legislación empezó a cumplirse en el año 2013 y luego se abandonó. Los tiempo de Covid-19, los movimientos poblacionales (migraciones), cambios y ampliación de las fronteras, hicieron posible que la continuidad de esta política fuera aplazada, puesto que con la pandemia, hubo que priorizar gastos y recursos hacia otros frentes de acción en procura de preservar la salud, quedando el PISVTA suspendido, a la espera de su continuidad, razón por la cual, su impacto, la transformación social y económica no logra visualizarse en forma positiva, convirtiéndose en el programa como punto de señalamientos de incumplimiento por parte de la administración distrital y departamental

cumpliendo los requisitos de vieja data de la administración pública: *todo a medias, no sirvió para nada, no contribuyó en nada y opiniones por el estilo*, parafraseando a (Molina, 2008). Además, que logró posicionarse el problema de VTA, en un problema de movilidad pública, generador de accidentes e incluso muertes.

Hasta el día de hoy, los territorios que decidieron articular la legislación de PISVTA, no han podido cumplir las expectativas del programa “sacar de circulación este tipo de vehículos” (Alcaldía de Barranquilla, 2012), debido precisamente a la situación de “caos económico” por la que atraviesa la humanidad, lo que limita la ejecución distribución y consecución de recursos para financiar una política tan costosa como lo es el fomento y apoyo a la creación y estabilidad de emprendimientos, además, la oferta distrital todavía no logra hacer presencia en todos los rincones del distrito y del departamento. Esto, porque la mayoría de los beneficiarios potenciales, pertenecen a la población vulnerable, que obtiene su sustento del rebusque y la informalidad, el cual no llega a ser ni la mitad de un salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV), con altos índices de analfabetismo, NBI, no tiene formación académica básica, se sienten viejos para estudiar y a otros el tiempo no les da para realizar labores académicas que propendan en el mejoramiento de las condiciones de vida. (Alcaldía de Barranquilla, 2021)

No obstante, luego de haber transcurrido poco más de siete años desde su intervención, la Alcaldía no cuenta con un proceso de intercambio de experiencias que permita una mejor lectura y comprensión de las situaciones vividas, a través de la construcción de conocimientos ubicados, sustrayendo información de fuentes directas y posibilitando la exploración de nuevas visiones sobre el proceso desarrollado entorno a los VTA y de manera sistemática, reconstruir cronológicamente los sucesos acontecidos, de forma ordenada y detallada, permitiendo una reflexión analítica y teórica, a partir de interpretaciones de procesos vividos de grupos sociales y como sus experiencias encontraron consonancia alguna con las intervenciones públicas por parte de la administración distrital como respuesta a las inquietudes y demandas sociales. El descubrimiento de saberes, contribuyen a tener una visión holística del proceso y a

considerar nuevos aspectos antes no previsible. (Jara O. , 2018)

De tal suerte que los problemas que representan para la sociedad del Distrito frente a la circulación, contaminación, impactos en la salud, maltrato animal, condiciones de vulnerabilidad de los propietarios, aún no se han podido eliminar, amenazando con la movilidad, la tranquilidad y la infraestructura. Al tiempo que no se genera dinámica social como aportante de este frente generador de sustento como elemento activo con dinamismo económico, político y social.

Conforme a lo anterior, se hace necesaria la creación de una Sistematización de Experiencia, que sirva como instrumento para difundir resultados, lecciones aprendidas, circulación del conocimiento y/o reconocimiento de la política pública, alrededor de problemáticas sociales y económicas generadoras de transformación que debe ser conocida, consultada en medios públicos como elemento creador de país fundamentado en un Estado de Derecho y equidad, donde todos son actores, todos contribuyen, todos construyen, todos ayudan a la transformación y todos deben ser informados de las acciones que signifiquen progreso o retroceso del país.

3. JUSTIFICACIÓN

El Programa Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal, según el censo realizado en el año 2013 por la Alcaldía, arrojó un resultado de 919 personas dedicadas al desarrollo de actividades alrededor del trabajo con VTA, las cuales todas se encuentran en situación de vulnerabilidad. Se mostró en la ciudad, como una gran posibilidad de “gestión social y como una práctica útil en todos los colectivos que emprenden tareas de promoción y desarrollo para lograr algún cambio en la realidad” (OIT, 2018).

Las proyecciones y planes por parte de la administración distrital es que, a partir del 2022, se actualizará el censo y se realicen 160 sustituciones efectivas con recursos

de la Alcaldía, más 40 adicionales, con financiamiento de aliados del sector privado (Angulo, 2022). Cuya continuidad de reactivación, requería una disponibilidad presupuestal suficiente para atender oportunamente la demanda de la población sujeta al programa de sustitución, pero adicionalmente, tener la certeza que el dinero invertido en el programa represente un retorno social en las condiciones de vidas no solo para los carreteros, sino también de la ciudadanía barranquillera y de Colombia, donde aún persiste la práctica de los VTA. (Alcaldía Barranquilla, 2021)

El presente documento tiene como fin, generar procesos de sistematización de experiencias basados en el PISVTA de la fase I, llevada a cabo durante la vigencia del 2013-2017; 2021-2022 en el Distrito de Barranquilla de tal forma que permita caracterizar los beneficiarios de la política, su impacto social, económico, ambiental, generando un instrumento y fuentes de consultas, aprendizajes, conocimientos que hayan incorporado decisiones y disposiciones colectivas en los campos de salud, educación, participación comunitaria, equidad de género, soberanía alimentaria, atención de emergencias, etc. Se podrá valorar mejor, entonces, lo que hemos podido generar con nuestras propias fuerzas y lo que hayamos podido impulsar en otros actores (por ejemplo, funcionarios estatales) para el cumplimiento de sus responsabilidades (Jara., 2018), a partir de reflexiones de experiencias participativas en torno a esta política.

Estableciendo, además, los elementos necesarios para describir como se configuran los procesos participativos del PISVTA, elementos de cohesión, articulación entre los diferentes sectores en términos de cooperación, solidaridad, reciprocidad, comunicación y gestión; capacidad decisoria de los actores y conformación de redes organizadas. Estos factores que integran los procesos de intercambio de conocimientos y experiencias nos conduce a una mejor interpretación de situaciones vividas frente a temas previamente identificados como; el desplazamiento forzado la cual esta población en su mayoría fueron sometidos en tiempos de conflicto armado; los efectos medio ambientales; desarrollo competitivo de la ciudad; biodiversidad; movilidad, bienestar animal y todo el proceso de intervención público como; acompañamiento; asesoría y formación personalizada suministrada por el gobierno local como parte de su estrategia

en la estructuración, creación de unidades de negocios como alternativa sustitutiva y mejor cobertura en bienes y servicios públicos. (Alcaldía de Barranquilla, 2021)

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Crear un instrumento de consulta, información y generación de conocimiento a través del método de la sistematización de experiencias de los procesos participativos desarrollados en la implementación del Programa Integral de Sustitución de Vehículos de tracción Animal (PISVTA) en la ciudad de Barranquilla.

4.2. ESPECÍFICOS

*Caracterizar el programa PISVTA, sus componentes e instrumentos.

*Analizar el proceso de implementación de los diferentes componentes del programa desde el enfoque de sistematización de experiencias

*Formular recomendaciones para la continuidad del programa de Sustitución de VTA en Barranquilla.

5 ANTECEDENTES

5.1 MARCO DE REFERENCIA

De acuerdo al tipo de investigación propuesta (investigación aplicada) basada en el eje temático de Gobernanza, tenemos que el problema de la falta de la sistematización, de la experiencia del PISVTA en el Distrito de Barranquilla, se debe a la falta operacionalización de las instituciones y de los sectores económicos y sociales vinculados en la política, su ejecución y el efecto transformador que ésta causa o causó en la sociedad y su articulación con las diferentes rutas de acción política, en este caso el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal. Esta situación lleva a la

reflexión referente a cuatro aspectos:

a) La política Pública: es un “Proceso por el cual se elaboran y se implementan programas de acción pública, es decir, dispositivos político-administrativos coordinados, en principio, alrededor de objetivos explícitos” (Muller & Surel citados en Roth Deubel, 2012, citados por (González L. , 2014)).

Para Lasswell, (1992), políticas públicas “son aquellas estrategias encaminadas a resolver problemas públicos. El enfoque de Políticas Públicas tiene dos dimensiones: el estudio de la multicausalidad de los procesos decisionales y el conocimiento de la mejor opción para lograr las soluciones” (Ejea, 2006).

Para Flores, Tito (2009), señala que “una política pública corresponde a la acción o a la no-acción gubernamental, generada en respuesta a un determinado asunto (*Issue*) o problema público y en torno a la que además del gobierno, participan muchos otros actores que influyen o intentan influir sobre las decisiones gubernamentales, lo que configura un proceso político o de disputa de poder no exento de tensiones y conflictos, especialmente en relación a los valores y paradigmas que cada una de las diferentes opciones implica. Una política pública puede tomar formas diversas: leyes, órdenes locales, decretos ejecutivos, decisiones administrativas y hasta acuerdos no escritos acerca de lo que se debe hacer, en todos los cuales el lenguaje y el elemento argumentativo es central” (Política Pública , 2014)

b) Implementación de política pública: Ahora bien, siguiendo el discurso del desarrollo y su integralidad con los demás estamentos y actores de la sociedad, enmarcado en la concepción de política pública tenemos que según (Revuelta, 2007): “(Sabatier y Mazmanian, 1981) consideran que la implementación es la forma de llevar a cabo una decisión de política básica. Para (Pressman Jeffrey and Aaron Wildavsky, 1973) la implementación debe ser vista como un proceso de interacción entre el establecimiento de metas y las acciones generadas para lograrlas. (Bardach, 1978) establece que el proceso de implementación es: 1) un proceso de ensamblaje de

elementos requeridos para producir un resultado programático particular, y 2) el agotamiento de un número de juegos vagamente interrelacionados en donde estos elementos son contenidos o entregados al proceso de ensamblaje en términos particulares. (Roth, 2012) concibe las políticas públicas como “Un conjunto conformado por uno o varios objetivos colectivos considerados necesarios o deseables y por medios y acciones que son tratados, por lo menos parcialmente, por una institución u organización gubernamental con la finalidad de orientar el comportamiento de actores individuales o colectivos, para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática”. (Revuelta, 2007)

La implementación de políticas públicas además de convertirse en un medio para el cumplimiento de las funciones encomendadas por la constitución y la ley es un mecanismo que permite cambiar vidas y fomentar el desarrollo integral de los ciudadanos, compleja y dinámica (Revuelta, 2007), Por lo que se hace necesario, “la articulación y coordinación de varias entidades para alcanzar su objetivo” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

c) Gobernanza: Dentro del proceso de PISVTA, en el marco de la presente investigación, aplica el eje curricular de gobernanza, orientada a la transformación de la realidad y el impacto del PISVTA en el desarrollo económico, social y político del Distrito de Barranquilla, tomado desde el punto de vista desde los actores en forma participativa y el establecimiento de redes de atención y solución de problemáticas con el concurso de las diferentes dependencias distritales (Gobernanza) y el eje de la Sistematización Sobre la Marcha, para incidir en políticas y planes a partir de aprendizajes concretos que provienen de experiencias reales. “Acción que nos permite formular propuestas de mayor alcance basadas en lo que sucede en el terreno”, (Jara. O. , 2010) debido a que el objeto de la ejecución de esta política es sacar de circulación los VTA que obstaculizan la movilidad y son generadores de otras problemáticas sociales y económicas en la ciudad.

Entre las dependencias que participaron en la I y II fase del PISVTA en Barranquilla están: secretaría de tránsito y transporte, secretaría de gobierno y oficina

para la seguridad y convivencia ciudadana, secretaría de control urbano y espacio público, secretaría de desarrollo económico (Centro de Oportunidades), secretaría de educación, secretaría de salud, secretaría de gestión social. Gerencia de desarrollo social, oficina de cultura ciudadana, entre otras. Las cuales han realizado alianzas y convenios con otros sectores sociales, económicos y con la academia para brindar una oferta integral que realmente transforme la situación de los carro muleros y de la ciudadanía en general, reduciendo círculos de pobreza existentes. Rescatando las acciones derivadas de la articulación entre dependencias, dando la oportunidad de satisfacción en la gestión y atención de la población interesada en participar y formar parte del Programa. En procura del rescate del equilibrio dinámico entre las demandas sociales y la capacidad de respuesta del Estado (Urrego, 2020).

d) Política de PISVTA: Esta política se basa en la sustitución del animal que es utilizado como tracción de un vehículo (VTA) que es utilizado como medio para obtención o generación del sustento, donde el animal y el vehículo (carreta o carro de mula) es sustituido por otros medios y formas de sustento familiar.

Esta política, comprende: la sustitución del animal conforme a la ley de protección animal “El 6 de enero de 2016, el Gobierno Nacional expidió la Ley 1774/16 por medio de la cual se modifica el Código Civil, la ley 84 de 1989, el código Penal y de Procedimiento Penal; en la citada norma se clasifica a los animales como seres sintientes no como cosas, por tanto deben recibir especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial, el causado directa o indirectamente por los humanos” (Congreso de Colombia, 2016). Siendo mejorado y naciendo nuevas disposiciones sobre el Derecho Animal/Bienestar Animal.

Al respecto, en el portal electrónico Bienestar animal; (Broom 1986), define el bienestar animal como “el estado en el que un animal trata de adaptarse a su ambiente”. (Hughes, 1976) lo describe como “el estado de salud mental y físico en armonía con el entorno o medio ambiente” y (Anon, 1990), lo define como el alojamiento adecuado, el manejo, la alimentación, el tratamiento y la prevención de enfermedades, la tenencia

responsable, la manipulación humanitaria y si es necesario la eutanasia humanitaria” (Bienestar Animal, 2021).

De esta forma, Vehículo de tracción animal (VTA): Según el artículo 2 de la ley 769 de 2002 lo define como “vehículo no motorizado halado o movido por un animal” (República de Colombia, 2002). La Real Academia Española lo describe como “Vehículo arrastrado por animales”. Autores como (León, 2008), hacen alusión a los VTA, como carros tirados por bestias como medio de transporte efectivo y preponderante para atravesar caminos y veredas del municipio durante el siglo XX.

En sus inicios la práctica de este tipo de vehículos era con fines de transporte de personas de un lugar a otro. Luego grandes transformaciones y adaptación surgieron con el pasar de los años. Hoy en día podemos observar unos vehículos modificados y ajustados a las necesidades que demandan este oficio. Llantas, carretas amplias y techados, estructura metálica resistente, capaz de soportar altas cargas de peso y tracción de un animal (usualmente un equino), se convirtieron en elementos necesarios para llevar a cabo actividades relacionadas al transporte de materiales, escombros, residuos y en ocasiones para comercializar alimentos (frutas y verduras) dentro del casco urbano. Las cuales a medida que pasa el tiempo y se modernizan las relaciones societales, estos vehículos son adaptados para que los propietarios padezcan menos exposiciones y riesgos durante su faena laboral, haciendo más productivo ese frente económico informal.

Con la ejecución del Programa de sustitución, iniciado en varias ciudades del país, el gobierno busca no sólo acabar con la explotación y el maltrato de los animales, sino que busca resolver el problema de movilidad en la ciudad. Además, promover la creación de colectivos económicos que oferten bienes servicios, creación de valor para el mejoramiento familiar en todas sus dimensiones: (educación, alimentación, generación de ingresos, vivienda, salud, dignificación social entre otros). Siendo lo más importante, la participación ciudadana y la circulación de las experiencias y los procesos desarrollados y puestos en prácticas para la obtención de una información detallada que

sirva de referente y de consulta para otras regiones, tal como lo expresado en entrevista por el Jefe del Centro de Oportunidades de la Alcaldía de Barranquilla (Secretaría de inclusión y Desarrollo Económico) Dr. Oscar Peñuela: “debido al componente innovador que tiene el PISVTA en Barranquilla, como lo es, la instauración de emprendimientos reales, sostenibles y sustentables que aseguren un desarrollo económico a largo mediano y largo plazo, no radica simplemente el cambio del animal por la asignación de un rubro para el propietario, sino todo una serie de acciones, seguimientos, entrenamientos, capacitaciones, dotación de equipos, herramientas, insumos y materiales, trabajo continuo, arduo, con voluntad, con disciplina y el compromiso de los beneficiarios del plan, para el establecimiento de reconversión laboral (unidades productivas rentables). De esta forma se hace sinergia y se movilizan todo el ecosistema económico y social. (Peñuela, 2022).

e) Sistematización de Experiencias: Jara (1994) la define como “aquella interpretación crítica de una o varias experiencias, que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica del proceso vivido, los factores que han intervenido en dicho proceso, cómo se han relacionado entre sí, y por qué lo han hecho de ese modo. (...) La esencia de la sistematización es la interpretación crítica para poder extraer aprendizajes que tengan una utilidad para el futuro. Caracterizada por su acercamiento a la vivencia, sentir y expresión de la sociedad frente a determinada situación. Permitiendo a sus vez: a) ordenar u reconstruir una o varias vivencias y sus expresiones para explicitar o descubrir la lógica del proceso vivido y factores que han intervenido, b) Producir un primer nivel de conceptualización desde la práctica concreta que posibilita su comprensión y apunta a trascenderla, c) permitir tomar distancia de lo que se ha vivido , c) Posibilitar y contribuir a la autoformación permanente, y d) interpretar de forma crítica una o varias experiencias, haciéndolas comunicables ((ECURED, 2018)

Frente a este concepto Carvajal en Teoría y Práctica de la Sistematización de Experiencias, defiende el punto de vista de Jara. De acuerdo con él, la Sistematización de Experiencias “es ir más allá, se trata de mirar las experiencias como procesos históricos, procesos complejos en los que intervienen diferentes actores, que se realizan

en un contexto económico-social determinado y en un momento institucional del cual formamos parte” (Carvajal, 2018).

Sistematizar experiencias, significa “entender por qué ese proceso se está desarrollando de esa manera, entender e interpretar o que está aconteciendo a partir de un ordenamiento y reconstrucción de lo que ha sucedido en dicho proceso (..) por lo tanto partimos de hacer una reconstrucción de lo sucedido y un ordenamiento de los distintos elementos objetivos y subjetivos que han intervenido en el proceso, para comprenderlo, interpretarlo y así aprender de nuestra propia práctica” (Jara O. , 2001).

Lo anterior, llevó a Carvajal, a establecer la Sistematización de Experiencias como proceso teórico; proceso de reflexión, proceso de conocimiento, conceptualizar, interpretación/explicación de la experiencia, construir sentidos, interrelación con la realidad, ordenamiento de la experiencia, método, construcción de estrategias operativas, orientar otras experiencias, comunicar la experiencia. Con lo que Puerta (2010) construyó el siguiente concepto: “La sistematización como recuperación del saber; La sistematización como forma de organizar la experiencia y poderlas comunicar; La sistematización como procesos de teorización; la sistematización como evaluación de las prácticas sociales; la sistematización como mejoramiento de las propias prácticas” (Carvajal, 2018).

Ahora bien, la explicación de la experiencia radica en que el conjunto de actividades realizadas por el hombre y su respuesta en contextos determinados, parafraseando a Murcia et al (2016), en ocasiones no permite distinguir los cambios que en la práctica se producen motivados por el conocimiento adquirido durante su ejecución. Al desconocer inconscientemente estos saberes, se imposibilita a los actores en crear de forma ordenada situaciones explicativas y comunicativas sobre su comportamiento (Murcia et al, 2016). En este sentido, (Bernechea y Morgan, 2010), establecen la utilidad de los procesos de sistematización de experiencia como la manera de “explicar, organizar y, por tanto, hacer comunicables, los saberes adquiridos en la experiencia, convirtiéndolos, por consiguiente, en conocimientos producto de una reflexión crítica sobre la práctica”

Así mismo, la teoría por sí sola no es suficiente para sustentar hechos y cambios sociales, si no también considerar que los conocimientos producidos durante la práctica complementan los existentes, (Bernechea y Morgan, 2010) por lo que en la sistematización requiere que los autores implicados puedan desprenderse de los conocimientos tradicionales o comúnmente aceptados a cambio del reconocimiento libre y espontáneo que permita aumentar la capacidad de construir reflexiones críticas desde la experiencia propia.

De esta manera, sistematizar las experiencias vividas entorno al PISVTA en la ciudad de Barranquilla, bajo el enfoque de Jara, es descubrir nuevos aprendizajes que nos permitirán comprender de fuente directa, la pluralidad de conocimientos, puntos de vistas, enfoques según las realidades y perspectivas sociales, económicas y culturales de los actores intervenidos durante la implementación del programa, “no dejando perder la experiencia y permitir su replicabilidad” (ECURED, 2018)

5.2. ESTADO DEL ARTE

Otras ciudades de Colombia no han estado exentas de vivir experiencias similares entorno a la utilización de vehículos de tracción animal por diversas razones. Las investigaciones, experiencias, estudios y análisis del tema VTA, son abordados desde diferentes aspectos y enfoques determinados por las especificidades, particularidades y condiciones propias del entorno territorial donde se manifiesta dicha actividad.

En la ciudad de Pereira, un compendio de leyes y reglamentaciones municipales recopiladas en un trabajo investigativo de tipo descriptivo y explicativo busca el tratamiento jurídico de los VTA y determinar como la ciudad de Pereira dio aplicaciones a dichas normas, teniendo como referente la nueva concepción ecológica de la Constitución Política de 1991” (López y Zuluaga, 2014). Como resultado de dicha investigación, se pudo concluir, insuficiencia de pronunciamientos de fondo por parte de la Corte Constitucional, dando lugar a la ausencia de un precedente Jurisprudencial que

sirva como orientador en la implementación de políticas públicas municipales.

En Cali, el tema de VTA es abordado desde la evaluación en la implementación del programa de sustitución de VTA, donde su autor Javier Arias pretende determinar la presencia de cambios en el nivel de vida de los beneficiarios de la primera fase del programa SVTA en la ciudad de Cali (Arias, 2018) tomando variables demográficas y socioeconómicas, como estado civil, afiliación gremial, tenencia de la vivienda, salud e ingresos de los beneficiarios del SVTA. Dentro de las conclusiones relevantes aportadas por el autor, “mostró que los beneficios de la primera fase del programa reciben un ingreso promedio mensual más alto, que aquellos que aún no han participado” más, sin embargo, enuncia que este dato de ingresos no es un resultado vinculante ~~pa~~ establecer un mejor bienestar de la población, puesto que falta otros aspectos ligados al desarrollo social que no han logrado proyectarse.

El análisis descriptivo de los resultados del proceso de sustitución de Vehículos de Tracción Animal – Caso Cali, es un informe realizado por Ivonne González, “que busca determinar qué tan beneficioso e importante ha sido todo este proceso desde una perspectiva económica” (González I. , 2015). A partir de la sustitución de VTA por un automotor de carga, se desarrolla un análisis comparativo, que sirva de insumo sobre los beneficios adquiridos luego de darse la sustitución. González, manifiesta como resultado del informe, “avances sustanciales en el bienestar y beneficio económico para los participantes del proyecto” (pág. 45), así mismo resalta ausencia de acompañamiento y seguimiento adecuado por parte de la administración distrital.

Daniel Guerrero en el 2009 (Guerrero, 2009) realiza un trabajo investigativo relacionado con el estudio socioeconómico y laboral de los trabajadores en vehículos de tracción animal del mercado de Potrerillo de la ciudad de San Juan de Pasto. Desde un enfoque humanístico, como personas dedicadas a las labores diarias del acarreo y otras actividades relacionadas a los VTA, su rol como componente relevante dentro de la sociedad y el cual su autor pretende realizar una descripción sobre entornos laborales, condiciones económicas, contexto social y nivel educativo entre otras.

Matices de la herradura: La problemática social y ambiental de los Vehículos de Tracción Animal en Bogotá (Montenegro, 2013), es un trabajo realizado por Juan Montenegro, donde aborda el tema desde aspectos como la vida digna, trabajo y movilidad ciudadana más allá de la utilización del animal como fuente de maltrato la cual son expuestos en amplias jornadas de trabajo. A partir de crecientes manifestaciones de la ciudadanía Bogotana sobre dificultades viales y afectaciones en materia de movilidad generadas por los carreteros sin antes considerar su labor social en la clasificación de basuras, organización y limpieza de las calles contribuyendo al mejoramiento del medio ambiente, como lo manifiesta Montenegro en uno de sus apartes:

“La investigación esta caminada a encontrar la manera para que la ciudadanía logre obtener la información necesaria para poder contrastar los problemas que tienen los carreteros” (Montenegro, 2013).

Otro Estudio, como el marco normativo colombiano para equinos como vehículos de tracción a sangre, su autor muestra como a partir de crecientes manifestaciones humanas en contra del maltrato animal ponen al descubierto la ausencia de preceptos normativos referentes al empleo de estos VTA y como mecanismo de respuesta estatal se generan diversas normas con sanciones más severas para quienes incurran en actos de maltrato animal expedidas en la ley 1774 de 2016 , propiciando una necesaria reformulación de los patrones de relación humano-animal (Estrada y Pinto, 2018). Dentro las principales conclusiones encontradas por el autor, se muestra una baja intervención estatal, ausencia de procesos sancionatorios y altos índices de impunidad asociados al delito configurado en la ley 1774 de 2016.

Una vez realizada la ruta de búsqueda sobre los diferentes aspectos investigativos e informaciones concluyentes asociados al uso de VTA en ciudades de Colombia, vistas desde la pluralidad de enfoques, problemáticas y tipologías de investigación aplicadas, se pudo determinar que no se cuenta hasta el momento con procesos de sistematización de experiencias relacionadas a proyectos de sustitución VTA llevados a cabo por

autoridades locales.

Los anteriores son algunos casos respecto a la acción y ejecución de la política pública de PISVTA.

Respecto a la sistematización de experiencias sobre la ejecución y aplicación de la política que trata el presente documento, podemos citar el del equipo del proyecto IWPAR- Enda Colombia, realiza un informe referente a la sistematización enfocada a la implementación del proyecto inclusión y protección social de la población recicladora en la ciudad de Bogotá. Su enfoque está relacionado a procesos de sistematización entre lo leído, escuchado y aprendido de las diferentes experiencias vividas por los actores involucrados en el proyecto, permitiendo contribuir al análisis en los procesos de inclusión de la población recicladora en la ciudad de Bogotá, su calidad de vida, protección social y articulación de estos con el sistema público de servicio de aseo. (ENDA COLOMBIA, 2014). Dentro de los aportes concluyentes se destaca el acompañamiento de entidades públicas y privadas, mejoramiento en las condiciones de vida atribuible a la sustitución de VTA por vehículos motorizados, fortalecimiento de procesos asociativos de las organizaciones recicladoras e incremento en la cadena de valor productiva del material reciclable.

Igualmente, la implementación de la política PISVTA, como referencia la experiencia de su implementación en ciudades como Pereira, Medellín, Ibagué, Manizales, Cali y Bogotá, orientados hacia la muestra de resultados y sinergia de acciones alrededor de una problemática social, que como mandado de ley, debe ser cumplida en beneficio de la sociedad, arrojó resultados aceptables y satisfactorios en algunos casos, creando opciones de solución alcanzables, cumplibles, viables, evaluables, comprobables, realmente transformadora y eficiente.

A pesar de lo anterior, en muchas ocasiones no alcanza a cumplir su valor social como lo es el de cumplir la ley y dinamizar los procesos sociales en torno a un mejor estar de las cosas y superación constante, debido al "cortoplacismo de los periodos de

gobierno, quedando incompleta la experiencia ola ejecución de la política por la discontinuidad entre las administraciones. Además del cortoplacismo, la falta de coordinación entre las administraciones, la incoherencia y poca coordinación institucional durante los periodos administrativos, así como el incorrecto diagnóstico, son múltiples los obstáculos que presentan la consecución de metas y objetivos para resolver los problemas sociales” (Villarejo, 2018)

5.3 MARCO NORMATIVO

Cuadro 1

Marco normativo

Ley 769 de 2002 (Artículo 2)	Código nacional de tránsito terrestre
Ley 1774 de 2016	Ley de protección Animal (antecedida por Ley 5 de 1972; Decreto 497 de 1973; Ley 9 de 1979; Ley 84 de 1989; Ley 576 del 2000; Ley 1683 de 2013; Ley 1753 de 2015; Ley 1807 de 2016)
Ley 2138 de 2021	Sustitución de vehículos de tracción animal
Ley 1450 de 2011	Plan de Desarrollo Nacional (Antecedida por la Ley 152 de 1994 Ley orgánica de articulación de los Planes de Desarrollo) Ley 1454: PD Distrital departamental y POT Distrital
Decreto 0877 de 2012	Realización de un censo a los VTA (carretas y equinos), conductores VTA – Alcaldía de Barraquilla
Decreto 0987 de 2013	Implementación PISVTA - Alcaldía de Barranquilla
Resolución 0053 de 2014	Alcaldía de Barraquilla
Resolución 0084 de 2014	Alcaldía de Barraquilla

Nota: El Cuadro 1 muestra el marco normativo que ocupa la presente investigación.

Fuente: Elaboración propia

DISEÑO METODOLOGICO

6.1 METODOS DE TRABAJO

La implementación del PISVTA busca solucionar la problemática social generada por el uso de los vehículos de tracción animal, en este caso, en la ciudad de Barranquilla. Así, mediante la aplicación de *Sistematización de Experiencias* como tipología de investigación, pretende a partir de procesos de reflexivos participativos, reconstruir y

explicar supuestos iniciales, comprender e interpretar lo acontecido con el PISVTA en la ciudad de Barranquilla, enriquecer, confrontar y modificar el conocimiento teórico actualmente existente (Jara, 1994). De este modo, la recuperación de experiencias no simplemente busca ordenar datos históricos de dicho proceso, sino que además permite la construcción de conocimientos prácticos a partir de la comprensión de sentimientos que afloran desde el interior de las personas, lo que viven, sienten, piensan y hacen, para luego transformar o adicionar saberes mediante la existencia y complemento de saberes previamente establecidos (Coppens y Van de Velde, 2005)

Lo anterior, permite organizar el desarrollo y realización de la investigación de la siguiente forma: Se empleó la metodología de la *Sistematización de Experiencias*, mediante la elaboración de un plan de trabajo de tres fases:

6.1.1 PRIMERA FASE:

Comprende la exploración, recolección, reconstrucción y clasificación histórico-bibliográfica, desde un enfoque descriptivo-analítico que permitió obtener aproximaciones investigación documental y vivencial, logrando recopilar información en la exploración de documentos (fuentes primarias y secundarias) relacionadas con PISVTA y su dinámica en el Distrito de Barranquilla. Esta fase se llevó a cabo en los siguientes momentos: visita a bibliotecas, consulta de páginas, buscadores y plataformas de formación científica, consulta bibliográfica en físico, bases de datos, visitas de campo (fuentes primarias y secundarias).

6.1.2 SEGUNDA FASE:

Comprende el análisis de fuentes y visitas de campo, aplicación de instrumentos de recolección de información (entrevistas y encuestas) que permitiera la obtención de información relevante frente al tema e ir armando la propuesta de sistematización. Durante esta fase se recopiló información y datos referentes al entorno, comportamiento y relaciones de los actores tanto propietarios como usuarios de VTA. Dichos

cuestionarios consistieron en encuestas y entrevistas estructuradas y semiestructuradas. Proceso durante el cual, este tipo de Investigación Aplicada, basado en el Gobernanza, fue necesario el relacionamiento del resultado de entrevistas y los lugares donde se alojarían los animales sustituidos, opinión y trabajo de funcionarios de la Alcaldía, concedores la política del plan de sustitución de vehículos de tracción animal y el estado de las cosas, frente a las necesidades que se han originado, suplido o pretende suplir frente al manejo de este. Para el presente documento, se tuvo en cuenta el censo realizado por la Alcaldía En el año 2013, el cual arrojó una población de carro muleros de 911 potenciales beneficiarios

6.1.3 TERCERA FASE:

Corresponde al proceso de organización, sistematización y presentación de los resultados. Empezando por el diseño de la muestra, el análisis y procesamiento de la información recolectada a través de la aplicación de los instrumentos de recolección de información, recabando la información necesaria para el diseño metodológico (Sistematización de la Experiencia), la caracterización de los propietarios y usuarios de los VTA. Además de los momentos importantes de la investigación: Elaboración de propuesta de sistematización, conclusiones, discusiones y recomendaciones. Igualmente, durante esta etapa, se realiza el proceso de sistematización de la experiencia. En este caso, el tamaño de la muestra fue calculada mediante un diseño muestral basado en la explicación de (García, Reding, & López, 2013) en Metodología de Investigación Médica. Cálculo del tamaño de la muestra.

El proceso de sistematización se desarrollará con base al procedimiento de sistematización de experiencias propuesto por Jara, que comprende una caracterización del Programa Integral de Sustitución de VTA, sus componentes e instrumentos, permitiendo identificar los componentes que incidieron en el curso de la ejecución de la política PISVTA, su funcionalidad, responsabilidad, contradicciones, vacíos y la manera como interactuaron con el resto del sistema en cada una de las etapas. Además, sirve para

recopilar los conceptos previos que sirvieron como insumo para determinar supuestos iniciales y que a su vez marcaron la dirección en el diagnóstico del problema y así mismo la identificación y representación del mapeo de actores que participaron durante el proceso. Igualmente se realizará la revisión de documentos institucionales, disposiciones normativas e investigaciones realizadas sobre la problemática.

El proceso de sistematización, a su vez, se subdivide en tres etapas: alistamiento, proceso y valoración (Ver cuadro 2).

En la etapa de Alistamiento: se realiza el plan de sistematización, Acto seguido, se realizará un diagnóstico de la situación de PISVTA en Barranquilla, luego se procederá a una segunda fase que es la sistematización y análisis de la experiencia.

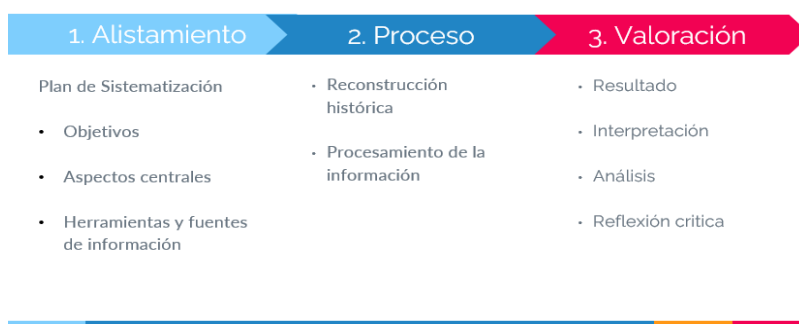
En la etapa de Proceso: se seguirá lo planteado por Jara: “en el diseño de una ruta metodológica que nos pueda conducir al logro de los objetivos establecidos. Como esencia fundamental de esta investigación es ir avanzando en cada una de las etapas propuestas, desde la práctica (trabajo de campo), poder visualizar, experimentar, vivir, observar y sentir las vicisitudes” (Jara, 2006) que, en su diario vivir, estos grupos sociales asociados al PISVTA deben afrontar para superar sus dificultades.

La etapa de Valoración: se evalúan impactos, se interpretan resultados, se realizan análisis críticos, se elaboran matrices y se organiza información y se elabora el instrumento final (Sistematización de Experiencias). (Ver cuadro 2).

Cuadro 2

Etapas del Proceso de Sistematización

Etapas Sistematización



Nota: El Cuadro 2 nos muestra las etapas del proceso de sistematización de experiencias, según Oscar Jara, 2018.

Fuente: Elaboración Secretaría de Desarrollo Económico- Alcaldía de Barranquilla. Fuente: Jara (2012)

6.2. EJE CURRICULAR DE LA MAESTRIA EN EL QUE INSCRIBE LA INVESTIGACION.

Se inscribe en el eje de Gobernanza, puesto el tema de investigación trata de una política pública inclusiva y participativa que persigue el bien de una colectividad, pero que refleja beneficios en la sociedad en general procurando el respeto, la participación ciudadana, gobierno, desarrollo e impulso local, el bien común y el resultado de una experiencia transformadora en conjunto.

6.3. TIPO DE INVESTIGACION APLICADA

El tipo de investigación aplicada es la investigación diagnóstica, partiendo del conocimiento del problema o situación ya determinado y establecido (causas, efectos impactos, lecciones aprendidas), centrándose en su análisis, para llegar a la alternativa de atención o solución, que en este caso sería la sistematización de la experiencia alrededor de la ejecución del PISVTA en la ciudad de Barranquilla. De este modo, se configura como un investigación descriptiva-analítica en el orden del eje curricular de Gobernanza.

7. RESULTADOS

Los resultados fueron determinados conforme a la aplicación del instrumento, el cual se aplicó a los carro muleros (población beneficiaria) y algunos funcionarios de la Alcaldía. Para el primer caso de acuerdo al resultado muestral se aplicaron 10 encuestas y para el segundo caso, sólo se pudo entrevistar un funcionario, pues no había disponibilidad del personal en la Secretaría de Desarrollo, sólo el coordinador del Centro de Oportunidad. A través de los resultados pudimos conocer las características de cada grupo familiar beneficiario, su interés, necesidades, percepción con la ejecución del PISVTA, y experiencias aprendidas, dificultades, retos, entre otros aspectos sociales, económicos y ambientales que forman parte de la problemática intervenida.

7.1 RESULTADOS DE LA ENCUESTA

7.1.1 MUESTRA

Para efectos del cálculo de la muestra tenemos los datos recolectados durante la fase de explotación documental, la fase de visitas al terreno y aplicación de instrumentos de recolección de datos así:

Población: $N = 919$

Parámetro estadístico de $N = 95\%$: $Z_{\alpha} = 1,96$

Probabilidad que ocurra el evento estudiado: $p = 50 = 0.5$

Probabilidad que no ocurra el evento estudiado: $q = 50 = 0.5$

Error de estimación máximo aceptado: $e = 5 = 0.05$

Muestra: $n = ?$

Con los datos anteriores, aplicamos la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

$$n = \frac{919 * 0.5 * 0.5}{0.05 * 0.05 * (919 - 1) + 1.96 * 1.96 * 0.5 * 0.5} = 8.99$$

N = 9 encuestas, lo que quiere decir que, para saber el comportamiento de la muestra con relación al problema y los objetivos, debemos aplicar 9 encuestas, pero para efectos de precisión y redondear la cifra lo llevamos hasta 10.

La aplicación del instrumento de recolección de datos (encuesta), lleva tres momentos así: Situación Inicial, Intervención intencionada, Situación Final.

7.1.2 SITUACIÓN INICIAL

Busca obtener una lectura de la realidad a partir de planteamientos, contextos, emociones e interpretaciones diversas para cada actor, según lo expresa Jara, O: “las experiencias son procesos vitales en permanente movimiento, que combinan dimensiones objetivas y subjetivas”. (Jara, 2006).

CARACTERIZACIÓN

PROPIEDAD / TENECIA: El 50% de los entrevistados, es propietario de la carreta, mientras que el 30%, sólo es propietario del animal -el cual se persigue entre en el programa de sustitución de acuerdo a los objetivos del programa-. El restante de la población, es decir el 20%, el animal es alquilado o lo está pagando, lo que eventualmente, ocasiona una distribución de ingresos diferente a las necesidades del núcleo familiar. (Ver tabla 1 y Anexo gráfico 1).

Tabla 1

Propiedad del VTA (Equino o Carreta)

VARIABLE	FRECUENCIA	%
propietario carreta:	5	50

propietario Equino:	3	30
Alquilado o está pagando	2	20
Total:	10	100

Nota: La tabla 1 nos muestra la tenencia y/o propiedad del animal o carreta por parte de la población objeto PISVTA
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

Caracterización de la población por sexo: La población censada para su posterior inclusión al programa, reportó mayor prevalencia de género masculino, cuya presencia es más del doble de la población de género femenino.

Tabla 2

Caracterización de la población por sexo

VARIABLE	FRECUENCIA	%
Femenino	3	30
Masculino	7	70
Total:	10	100

Nota: La tabla 2 nos muestra la caracterización por sexo de la población objeto PISVTA
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

La tabla 2, muestra la composición por sexo de la población demostrando que la concentración Femenina es menor (30%), mientras que la población masculina representa más del doble del sexo contrario (70%). LA concentración femenina, demuestra además que la responsabilidad del sustento familiar recae sobre los hombros de la mujer, siendo éstas madre cabeza de familia o jefas del hogar. (ver Anexo gráfico 2)

RANGO ETARIO: Se pudo observar que los rangos Menores de 18 años, 36-40, 46-50 y Mayores de 51 Reflejaron las mismas proporciones, con una representación del 20% c/u. Lo anterior, debido a que en primer lugar desde muy jóvenes ya salen a trabajar (rebuscarse) para contribuir al sustento familiar, abandonando oportunidades de estudio o de disfrutar actividades relacionadas con su edad. En segundo lugar, los rangos 36-40 y 46-50, son personas que heredaron la actividad económica de los padres o por imitación decidieron dedicarse a la misma y, por último, el rango Mayores de 51 años,

desde jóvenes desempeñaban la labor, o tuvieron que dedicarse a ella por la situación económico de la región (desempleo y falta de oportunidades), o porque aún tienen que sostener la familia (Ver tabla 3 y Anexo gráfico 3).

Tabla 3

Caracterización por rango etario

RANGO ETARIO	FRECUENCIA	%
Menor de 18 años	2	20
26-30	1	10
36-40	2	20
41-45	1	10
46-50	2	20
Mayor de 51	2	20
Total:	10	100

Nota: La tabla 3 nos muestra la caracterización por edad de la población objeto PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

ESCOLARIDAD: En cuanto a la escolaridad, el perfil más alto lo mostró la formación primaria incompleta (40%), seguida de Ningún Nivel Escolar (30%), Primaria Completa (20%), mientras que Secundaria Incompleta ocupa el último lugar con un 10% de participación. Dicho comportamiento se encuentra descrito en la tabla 4 y el Anexo gráfico 4.

Tabla 4

Caracterización por escolaridad

NIVEL	FRECUENCIA	%
Primaria Completa	2	20
Primaria Incompleta	4	40
Secundaria Incompleta	1	10
Ningún nivel	3	30
Total:	10	100

Nota: La tabla 4 nos muestra la caracterización por escolaridad de la población objeto PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

INGRESOS: El origen de los ingresos para el sustento familiar, se encuentra en la informalidad, con una concentración del 50%. Esto se refiere a actividades como venta de frutas, verduras y diferentes objetos y productos por las calles a bordo de su carro de mula. Mientras que el reciclaje reportó un 30% de participación en la economía y el transporte vario, reportó un 20% (Ver tabla 5 y Anexo gráfico 5).

Tabla 5

Caracterización por origen del ingreso familiar

NIVEL	FRECUENCIA	%
Comercio informal	5	50
Reciclaje	3	30
Transporte	2	20
Total:	10	100

Nota: La tabla 5 nos muestra la caracterización por origen del ingreso familiar de la población objeto PISVTA
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

Ahora bien, con respecto al censo realizado por la Alcaldía distrital arrojó, resultados que muestran que el carro mulero o carretero, además de ejercer su actividad en la explotación de VTA, realiza actividades complementarias para aumentar sus ingresos, las cuales se encuentran detalladas en el cuadro 3, a continuación.

Cuadro 3

Actividades complementarias desempeñadas por carro mulero o carretero



NOTA: El cuadro 3 muestra las actividades alternativas que ejerce el carro mulero o carretero
Fuente: Elaboración Alcaldía de Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal

NIVEL DEL INGRESO: El ejercicio del censo, demostró que el nivel de ingresos de las familias objeto de estudio, se encuentra por debajo del SMMLV, reportando el siguiente comportamiento: Menos de \$200.000 (20%), Menos de 1 SMMLV más de \$200.000 (80%) y un SMMLV 0%. Es decir que ninguna de las familias potencialmente beneficiarias del PISVTA, logra percibir ingresos igual o superior a un SMMLV. (Ver tabla 6).

Tabla 6

Caracterización por nivel del ingreso familiar

NIVEL	FRECUENCIA	%
Menos de \$200,000	2	20
Menos de 1 SMMLV (más de \$200.000)	8	80
1 SMMLV	0	0
Total:	10	100

Nota: La tabla 6 nos muestra la caracterización por nivel del ingreso familiar de la población objeto PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

El comportamiento reportado en la tabla anterior puede observarse en el Anexo gráfico 6.

ACTIVIDAD ECONOMICA DESEADA: Bajo esta categoría se puede apreciar que la población está orientada a tener su propio negocio pero que no ha sido posible por falta de medios económicos para el mismo. Mostrando una tendencia hacia el sector de los servicios con un 40% (salón de belleza, peluquería, tienda, centro de llamadas, miscelánea, cafetería, auto servicio o rapi tienda). Mientras que el sector de Alimentos (elaboración y venta de comidas normales, comidas rápidas, postres, panaderías, etc.) presentaron una participación igual al de las tiendas y la confección, correspondiendo un 20% (Ver tabla 7 y Anexo gráfico 7).

Tabla 7

Caracterización por actividad económica deseada

NIVEL	FRECUENCIA	%
Tienda	2	20
Alimentos	2	20
Servicios	4	40
Confección	2	20
Total:	10	100

Nota: La tabla 7 nos muestra la caracterización actividad económica deseada de la población objeto PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

El comportamiento registrado en la tabla anterior, es detallado en el Anexo gráfico

7.

OCUPACION OTROS MIEMBROS DEL NUCLEO FAMILIAR: En cuanto a la ocupación de los otros miembros de la familia, encontramos que el 30% se dedica al reciclaje, el comercio informal, acompañantes del jefe de la familia y no hace nada, presentaron una participación del 20% respectivamente y sólo el 20% restante se dedica a otro tipo de actividad para generar ingresos al hogar.

La distribución de la situación antes descrita ,puede observarse en la tabla 8 y Anexo gráfico 8, a continuación.

Tabla 8

Caracterización por ocupación otros miembros de la familia

NIVEL	FRECUENCIA	%
Comercio informal	2	20
Reciclaje	3	30
Estudia	1	10
Acompañante del jefe de la familia	2	20
No hace nada	2	20

Otra generación de ingresos	2	20
Total:	10	100

Nota: La tabla 8 nos muestra la ocupación de los otros de los miembros del núcleo familiar de la población objeto PISVTA
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

SITUACION INICIAL POBLACION ANTES DEL PISVTA: La situación de la población antes del inicio del PISVTA y su inclusión al programa, reportó el siguiente estado: Largad jornadas de trabajo (20%), seguridad laboral y vulnerabilidad (18%), bajos ingresos familiares, futuro familiar incierto, obstaculización de la movilidad en la ciudad y explotación familiar (10%), por último, accidentalidad en las vías (6%).

Notándose que el mayor problema situacional de la población potencialmente beneficiaria del programa, son las largas jornadas de trabajo, pese a lo cual no logran obtener ingresos dignos para el sustento familiar, lo que les impide el acceso a servicios médicos, los expone más a la vulnerabilidad y un futuro incierto para su familia, razón por la cual emplean medidas de contingencia como circulación vías y calles, ocasionando caos en la movilidad, accidentalidad, contaminación, entre otras situaciones problemáticas. (Ver Tabla 9)

Tabla 9

Situación de la población antes de PISVTA

ASPECTO	FRECUENCIA	%
Laborar largas jornadas de trabajo	10	20
Bajos ingresos para el sustento familiar	5	10
No tenían un trabajo seguro	9	18
Vulnerabilidad	9	18
Un futuro muy incierto	5	10
Obstaculizaban la movilidad de la ciudad	5	10
Provocaban accidentes y muertes en las vías	3	6
Explotación animal	5	10
TOTAL:	51	100

Nota: La tabla 9 nos muestra el comportamiento de la población antes de la ejecución del PISVTA
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

El comportamiento anterior, puede ser observado en el Anexo gráfico 9.

7.2.INTERVENCIÓN INTENCIONADA:

Se atribuye la acción generada por proyectos o programas que buscan “generar que las personas sean capaces de llevar una vida digna y próspera por encima de los mínimos exigibles” (Nussbaum, 2011). La identificación, reconstrucción y ordenamiento de aspectos primordiales en las experiencias vividas y contadas directamente por los actores, promoverá constructores de Conocimientos Situacionales; Igualmente, es enunciado por (María Barnechea García / María Morgan Tirado, 2010): “su importancia estriba en el aporte para comprender y explicar las situaciones que emergen en la práctica, (...) producir conocimientos que guíen adecuadamente la acción futura, recurriendo a la reflexión, la interpretación crítica y los aportes teóricos como “instrumentos” que contribuyan a esta comprensión y explicación.”.

En el desarrollo de esta etapa, se busca recoger insumos para determinar de qué manera los objetivos, planes, proyectos, componentes e intercambios de recursos (físicos, materiales, organizacionales, políticos, humanos, legales) empleados en el programa SVTA, se encontraban en concordancia con los conocimientos prácticos.

Para cumplimiento de este propósito se establecieron mesas de trabajo con grupos diversos, capacitaciones metodológicas sobre recuperaciones históricas a través de formas de aprendizaje en las interpretaciones de sus experiencias, de tal manera que facilitaría a los actores ordenar sus ideas y detectar cambios durante el desarrollo de la acción. En este sentido (María Barnechea García / María Morgan Tirado, 2010) mencionada :

“La experiencia está preñada de conocimiento, pero las demandas de la acción muchas veces impiden a los actores percibir claramente la manera en que los cambios en la práctica son consecuencia de los saberes que van adquiriendo. Al responder a

problemas que exigen enfrentamiento rápido e inmediato, estos procesos no siempre son conscientes; por tanto, no dan lugar a un conocimiento ordenado, fundamentado y transmisible”.

INTERES DE LA ADMINISTRACION POR EJECUTAR LA POLITICA: Para conocer la situación de los posibles beneficiarios del PISVTA antes de su ingreso al programa, encontramos que presenta un gran porcentaje en NBI (servicios públicos, saneamiento básico, educación, salud, alimentación déficit habitacional, bajos ingresos, entre otros), los que acentúan su condición de vulnerabilidad, a pesar de laborar más de 12 horas al día para obtener sustento y solucionar las necesidades básicas más inmediatas (10%). Seguido está el desempleo, empleo estable con ingresos seguros e inversión del presupuesto e impactos negativos a la salud con un 12% c/u. En su orden de participación, sigue estado de pobreza (10%), opciones de desarrollo económico (negocio), protección y bienestar animal (9%), nuevas experiencias (7%), lecciones aprendidas (4%), desarrollo económico y social local (2%). (Ver Tabla 10 y Anexo gráfico 10).

Esta situación se debe, en gran parte a la situación de recesión por la que atravesaron las economías globales, lo cerró fuentes de empleo y posibilidades de crecimiento económico y social en las regiones del cono sur, que son ricas en reservas de recursos, pero no han logrado tocar las escalas de la industrialización y la tecnología para competir con la región norte, sumiéndonos a la indefensión de cara a nivel mundial.

Afortunadamente, las disposiciones de reactivación económica y la transformación en las formas de hacer negocios, permitieron una concientización y una humanización de las relaciones sociales en donde la gestión institucional identifique necesidades y emprenda acciones de solución y mitigación de impactos.

Tabla 10

Interés en la ejecución del PISVTA

ASPECTO	FRECUENCIA	%
Disminución de NBI	8	10

Disminución de pobreza	8	10
Disminución de desempleo	10	12
Empleo estable	10	12
Nuevas opciones de negocio	7	9
Protección y bienestar del animal	7	9
Desarrollo económico y social local	2	2
Nuevas experiencias	6	7
Gasto del presupuesto	10	12
Replica de lecciones aprendidas	3	4
Otra: impactos negativos a la salud	10	12
TOTAL:	81	100

Nota: La tabla 10 nos muestra el interés en la ejecución del PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

ACTIVIDADES EMPRENDIDAS DURANTE EJECUCION DEL PISVTA: Para algunos casos, el PISVTA está muy bien articulado y sus actividades están acordes a las necesidades y demandas de la población focalizada. De tal suerte que el Proceso de capacitación y concientización constante a corto, largo y mediano plazo, focalización e identificación de beneficiario, Sustitución del animal, sacar de circulación los VTA, articulación y adecuación de la política pública con las necesidades del territorio, entrega de estímulos, dignificación social del carretero, acciones de mitigación o disminución del impacto en la ciudad, mejoramiento en atención en salud, reportan un 7%. Mientras que acceso a beneficios y subsidios del estado y adquisición y adecuación de un parque donde habitar los animales objeto de sustitución reportaron un 5%. Actividades como formación en creación de negocios sustentables y sostenibles y modernización infraestructura (vías, puentes etc.) reportaron un 4%. Por otro lado, creación de nuevas unidades de negocio y socialización de la oferta distrital en el grupo de propietarios de VTA reportaron un 3%. Por último, modernización y mejoramiento del plan de movilidad en el distrito, reportó un 2%. (Ver tabla 11 y Anexo tabla 11).

La directriz de la intervención a través de la política, es brindar una atención integral e inclusiva, para lo cual, se estableces lazos de colaboración y alianzas con los entes como las diferentes dependencias de la alcaldía, además de sectores vinculados oficiales y privados como la academia, SENA, centro de oportunidades, universidades e

instituciones educativas públicas, además de sectores económicos que apadrine, apoyen o aporten recursos para sostener y desarrollar cada una de las acciones en pro del bienestar del núcleo familiar del carro mulero y del animal.

Tabla 11

Actividades dentro del PISVTA

ASPECTO	FRECUENCIA	%
Proceso de capacitación y concientización constante a corto, largo y mediano plazo	10	7
Formación en creación de negocios sustentables y sostenibles	6	4
Focalización e identificación de beneficiario	10	7
Creación de nuevas unidades de negocio	4	3
Acceso a beneficios y subsidios del estado	7	5
Sustitución del animal	10	7
Sacar de circulación los VTA	10	7
articulación y adecuación de la política pública con las necesidades del territorio	10	7
Entrega de estímulos	10	7
Socialización de la oferta distrital en e grupo de propietarios de VTA	4	3
Dignificación social del carretero	10	7
Dignificación y protección del animal	10	7
Adquisición y adecuación de un parque donde habitar los animales objeto de sustitución	7	5
Acciones de mitigación o disminución del impacto en la ciudad	10	7
Modernización y mejoramiento del plan de movilidad en el distrito	3	2
Modernización infraestructura (vías, puentes etc.)	5	4
Mejoramiento en atención en salud	10	7
TOTAL	136	100

Nota: La tabla 11 nos muestra el comportamiento de las actividades de la alcaldía dentro del PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

EXPECTATIVA DEL PISVTA: Referente a la expectativa del PISVTA, en cuanto al cumplimiento de sus objetivos y finalidades, el 60% estableció que, si ha cumplido con

las expectativas y el restante, ósea, el 40% opinan que no cumple con las expectativas. (Ver tabla 12).

Tabla 12

Cumplimiento expectativa del PISVTA

OPCIONES	FRECUENCIA	%
SI	6	60
NO	4	40
Total:	10	100

Nota: La tabla 12 nos muestra el cumplimiento de expectativa de la ejecución del PISVTA

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

La afirmación anterior, se debe a que para ingresar al programa y ser beneficiario de la política, deben cumplirse una serie de requisitos y estar conscientes de que una vez sustituido el animal no deberían volver a ejercer labores con el VTA y esto es algo que algunos no se comprometen a cumplir. Razón por la cual no cumplen sus expectativas.

El Anexo gráfico 12 se muestra el cumplimiento frente al cumplimiento de las expectativas del programa.

CONTRIBUCION AL MEJORAMIENTO ENTORNO-SOCIEDAD-ECONOMIA: De acuerdo al objetivo del PISVTA, las acciones y actividades realizadas durante la ejecución e implementación de esta política, pudo evidenciarse que la intervención del plan, ha contribuido al fortalecimiento del tejido social y familiar, mejoramiento en las condiciones de vida (ocupación productiva estable), fortalecimiento de un ecosistema económico con nuevas ofertas de creación de valor cimentadas en capacitación permanente y en las capacidades de los participantes. Igualmente, ha contribuido a la

armonización del dinamismo de la ciudad en tanto a la disminución de los obstáculos a la movilidad, la contaminación y accidentalidad.

Al respecto, los resultados de las encuestas y entrevistas arrojaron que en un 60% el PISVTA si ha contribuido positivamente al mejoramiento del entorno-sociedad-economía, mientras que para el 40% el PISVTA no ha contribuido, por el contrario, es sólo una “entretención” para justificar acciones que no pueden ser posible ante tanta necesidad. Además, ha causado divisiones y puntos encontrados, debido a la cantidad de requisitos y condiciones para poder ser beneficiarios. (Ver tabla 13).

Tabla 13

Contribución actividades del PISVTA al mejoramiento entorno-sociedad-economía

OPCIONES	FRECUENCIA	%
SI	6	60
NO	4	40
OTRO. ¿Cuál?	0	0
Total:	10	100

Nota: La tabla 13 nos muestra el comportamiento de la contribución de la ejecución del PISVTA (entorno-sociedad-economía)

Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

El comportamiento frente a las acciones del PISVTA como contribución al mejoramiento del entorno-sociedad-economía, puede observarse en el Anexo gráfico 13.

CUMPLIMIENTO EJECUCION DEL PISVTA: En cuanto al cumplimiento del PISVTA hacia la comunidad beneficiaria y en tono a la transformación de la realidad de la sociedad, el 60% reportó que, si ha cumplido, mientras el resto de la población (40%) opina que no ha cumplido.

Lo anterior obedece a que el elemento innovador del plan es la habilitación y sostenibilidad de nuevas unidades de sustento (negocio, empresa), a través de la dotación de insumos, materiales y herramientas, mediante la capacitación de habilidades y talentos productivo-económicos de la población, mientras que algunos núcleos familiares censados y encuestados, piensan que el programa, se limitaba o debía hacer entrega de un determinado capital por la sustitución del animal para que ellos lo administraran a su antojo o conforme a su interés sin ningún control que garantizara su habilitación y sostenibilidad a corto, mediano y largo plazo (ver tabla 14 y Anexo gráfico 14).

Tabla 14

Cumplimiento ejecución del PISVTA

OPCIONES	FRECUENCIA	%
SI	6	60
NO	4	40
Total:	10	100

Nota: La tabla 14 nos muestra el comportamiento del cumplimiento en la ejecución del PISVTA
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

PERCEPCION PISVTA EN BENEFICIARIOS

Tabla 15

Percepción del PISVTA en beneficiarios

ASPECTO	FRECUENCIA	%
Se han comprometido	5	10
No se han comprometido	5	10
Han cumplido	7	14
No han cumplido	3	6
Han superado algunos aspectos	10	20
Han mejorado condiciones de vida	10	20
Mejoramiento oferta bienes y servicios	10	20
Total:	50	100

Nota: La tabla 15 nos muestra el comportamiento de la percepción del PISVTA en los beneficiarios
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

OPINION DEL PISVTA EN POBLACION BENEFICIARIA

Ahora bien, en cuanto a la opinión del PISVTA en el Distrito de Barranquilla, el 18% estimó que cumple con las expectativas y con la capitalización y habilitación de negocios. El 15% estimó que la intervención con acciones de desarrollo económico para formar parte de la legalización laboral y productiva, es muy buena, oportuna y efectiva. El 13% opinó que es muy bueno para bajar los índices de desempleo, en la medida que fomenta la creación de frentes productivo-económicos. El 10% consideró que es muy buena en cuanto al establecimiento de alianzas de otros sectores para la inclusión laboral y entes de la institucionalidad para brindar estabilidad familiar y el mejoramiento de las condiciones de vida. En tanto que el 9%, les parece bueno e innovador el hecho de pensar en la familia, los hijos, el proveedor, creando y fortaleciendo un tejido productivo en la ciudad. El resto (6%) opinó que el trabajo a través de la articulación de todas las secretarías de la Alcaldía para que apoyaran, aportara y organizaran todo el componente psicosocial, se quedó corto en la medida que los requisitos para ser beneficiarios son muchos y las familias ingresadas al programa de sustitución es muy poca en relación con la población total reportada en el censo. (Ver tabla 16 y Anexo gráfico 16).

Tabla 16

Opinión frente a la intervención (PISVTA)

Muy bueno el programa	10	10
Cumple con las expectativas y logros trazados	18	18
Pensando en la familia, hijos, proveedor, crear y fortalecer un tejido productivo en la ciudad	9	9
Inclusión de otros sectores y entes para la inclusión laboral estable	10	10
Actividades económicas formales y/o formalizadas lejos de la informalidad e ilegalidad	15	15
Articulación de todas las secretarías de la Alcaldía para que apoyaran aportaran y organizara entre todo el componente psicosocial	6	6
Empleabilidad	13	13
Capitalización para negocios	18	18
Total:	99	100

Nota: La tabla 16 nos muestra el comportamiento de la percepción del PISVTA en los beneficiarios
Fuente: Elaboración propia (Datos recolectados durante trabajo de campo)

7.3. SITUACIÓN ACTUAL:

Permitirá explorar sobre las condiciones poblacionales luego de la intervención por parte de la Administración Distrital en su Programa Integral de Sustitución de VTA. Para esta fase, se realizarán registros fotográficos, y visitas en las residencias y sitios de funcionamiento de las unidades de negocios o emprendimientos, con el propósito de obtener una validación visual subjetiva sobre las condiciones socio económica de la población beneficiada.

DIAGNOSTICO: La población usuaria de VTA, es una población en estado de vulnerabilidad, que habita en sectores y subsectores sociales con condiciones de habitabilidad precarias (déficit habitacional, red de servicios públicos deficiente, con muchas NBI, limitación de acceso a bienes y servicios de calidad) con ingresos inferiores al SMMLV, viven en la informalidad laboral (recicladores, vendedores ambulantes, comercio, transporte de material vario, etc.), en algunos casos se observa la práctica del trabajo infantil y explotación y maltrato animal. No cuentan con una fuente segura de ingresos y tiene pocas posibilidades de acceso a la educación y a la salud.

Fueron focalizados por un grupo especializado a través de una brigada organizada por la Alcaldía Distrital de Barranquilla, a través de la Secretaría de inclusión y Desarrollo Económico (Centro de Oportunidades) en alianza con otros actores institucionales para conocer la situación del gremio, socializar el PISVTA y la oferta distrital. Dichos funcionarios y actores, llegaron hasta las puertas de cada una de las casas y residencias, censando, comprobando las condiciones en que vivían los propietarios y trabajadores de VTA y su núcleo familiar. Además de verificar las condiciones clínico-veterinarias del animal que iba a entrar en el programa de sustitución.

Entre los barrios incluidos para el programa de sustitución están: La Playa, Pasadena, San Roque, Barlovento; Pinar del Río, Calamarí, Los olivos, El Bosque, La

Esmeralda, La Paz, La Cangrejera, y Carlos Meissel, clasificados en el nivel socioeconómico NSE 1 y 2. Trabajan más de 12 horas al día, exponiéndose a las inclemencias del clima, movilidad, lluvia y enfermedades asociadas al trabajo.

7.4. PROCESO DE SISTEMATIZACIÓN

El esquema de proceso de Sistematización propuesto es una adaptación de De Berdegú, Ocampo y Escobar, 2000 (FAO, 2004). Igualmente, recomendada por (Jara, 1994).

7.4.1.1 ALISTAMIENTO

PLAN DE SISTEMATIZACION:

El plan de sistematización, es la herramienta que nos permitió organizar la información a partir de la documentación que reposa en la Alcaldía y el análisis de resultados de las encuestas y entrevistas realizadas en la población objeto de estudio y funcionarios del distrito. Esta planeación fue realizada siguiendo la estructura propuesta por (Jara O. , 2018) (Ver cuadro 4).

Cuadro 4

Plan de sistematización

OBJETIVOS	Sistematización de la experiencia de Plan Integral de Sustitución de Vehículos de tracción Animal (PISVTA) en la ciudad de Barranquilla, creando un instrumento de consulta, información y generación de conocimiento a través del método de los procesos participativos desarrollados en la implementación de esta política. Permitiendo a la vez, realizar una lectura, valoración, análisis y reflexión crítica a través de procesos transformadores y experiencias vividas de diversos actores socio-económicos-culturales, contribuyendo al fortalecimiento institucional
------------------	--

	mediante la aplicabilidad de aprendizajes y conocimientos compartidos surgidos desde la práctica.
Eje de la Sistematización (Procedimiento)	Para la sistematización de la experiencia del PISVTA (fase I) en Barranquilla, se utilizó el eje de la “sistematización retrospectiva, teniendo en cuenta el momento de inicio de la experiencia”. (FAO, 2004). En este caso, se realiza la Sistematización una vez concluida la fase I en la vigencia 2013.
Definición del Eje	a) Comunicación permanente entre actores involucrados en la ejecución del PISVTA b) formación o capacitación permanente para descubrir y fomentar nuevos perfiles de desempeños (capacidad emprendedora) c) promoción participativa interinstitucional, grupos sociales y población beneficiaria d) reconversión laboral (oportunidad de cambio y desarrollo)
Recursos	HUMANO: Profesionales de la salud, instructores SENA, agentes de policía, agentes de tránsito, veterinarios, encuestadores, coordinadores, etc. ALIADOS: Triple A, oficina de obras públicas, universidades, empresas privadas y públicas, secretarías de la alcaldía, secretarías de la gobernación, etc. FINANCIACION: Recursos de la alcaldía destinados para esta política.
Actividades Programadas dentro del PISVTA	<p>ACTIVIDADES ANTES DE LA INTERVENCION</p> <ul style="list-style-type: none"> *Alistamiento *Organización de equipos de trabajo *Establecimiento de Alianzas <p>ACTIVIDADES DE INTERVENCION:</p> <ul style="list-style-type: none"> *Focalización *Censo (encuestas, entrevista) *Socialización del PISVTA entre la población censada *Selección e inclusión de Beneficiarios *Capacitación, asesoría y seguimiento permanente de cada una de las acciones contempladas en el Plan. -Plan de negocio en las que represente la ejecución de una nueva idea de negocio, asesorado por el Centro de Oportunidades. -Búsqueda de empleo con formación académica, técnica o tecnológica. -Sustitución para mejora de vivienda, para carreteros con discapacidad permanente y o adultos mayores <p>338 sustituciones (2013-2017). 100 sustituciones (2021)</p> <ul style="list-style-type: none"> *Apoyo Psicosocial *Conocimiento y acceso a la oferta institucional *Acciones de mejoramiento calidad de la salud. Educación *Caracterización e identificación del animal (diagnóstico inicial de las condiciones del animal) <p>ACTIVIDADES FINALES (DESPUES DE LA INTERVENCION)</p> <ul style="list-style-type: none"> *Entrega de dotación y puesta en marcha de los nuevos negocios *Recibo de los animales dados dentro de la sustitución *Seguimiento de los procesos productivos (negocios) y asesorías permanentes. *Ingreso al sistema de seguridad social (salud) *Apoyo permanente en procura del mejoramiento de las condiciones de vida *Habilitación de negocios para cara muleros incluidos en el PISVTA *Cursos *Capacitaciones *Encuentros *Actividades de comunicación y circulación de la experiencia en medios y redes

7.4.2 PROCESO

a) Reconstrucción Histórica: El distrito de Barranquilla durante los últimos años ha experimentado una serie de transformaciones debido a diferentes movimientos demográficos, los cuales han contribuido en el aumento de la población en estado de vulnerabilidad, aumento en las tasas de desempleo, delincuencia y toda una serie de problemas sociales y económicos, empañando la imagen que se vende como ciudad de progreso y destino turístico, impactando negativamente a los objetivos de biodiversidad (Alcaldía de Barranquilla, 2012), donde todos los habitantes, puedan vivir armoniosamente, sin problemas sociales ni económicos y todos puedan contribuir al desarrollo local.

El principal factor, objeto de esta investigación, generador de la problemática social y económica en la ciudad, es el uso y circulación de los VTA. En hora buena, el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2012-2015, “Barranquilla Florece para todos”, establece dentro de sus ejes estratégicos proyectos relacionados con la sustitución de VTA y programas para la formación empresarial, asistencia técnica especializada, apoyo de instituciones y grupos de consultores expertos articuladas con redes empresariales que permitan el fortalecimiento del emprendimiento de negocio.

El Plan de sustitución de vehículo de tracción animal, no es algo nuevo en el país, es una política pensada en ir acorde a los adelantos y desarrollos técnicos, sociales, económicos, diplomáticos y al cambio de necesidades y demandas interna y a nivel global. Busca la solución de problemáticas que vienen desde antaño y han aumentado debido al crecimiento de los diferentes asentamientos poblacionales vulnerables, muchos de los cuales, presentan problemáticas internas que se reflejan en el mismo dinamismo de la ciudad y la sociedad. Como por ejemplo superpoblación local, movilidad, desgaste del parque infraestructural, mala disposición de desechos, contaminación, accidentalidad, maltrato animal, etc.

Con la expedición de la resolución 0877 de 2012, se pone en marcha como primer acercamiento con la población objetivo en la recopilación de la información y determinar el diagnóstico de la problemática generada, convocando a la vez, la realización de un censo a los VTA en el Distrito de Barranquilla, con el fin de establecer el número real y condiciones de salud de animales utilizados con este propósito, cuya meta es mejorar la calidad vida de más de 5.000 personas que viven alrededor de la actividad, impactando de manera positiva al conductor y a su familia, al bienestar animal y salud pública, a la comunidad, la cultura ciudadana, medioambiente y movilidad, identificando a su vez condiciones socioeconómicas, familiares y educativas de los carreteros. Dicha solución, contribuirá al posicionamiento de Barranquilla como la primera biodiverciudad del país. (Alcaldía de Barranquilla, 2012).

El Decreto Distrital No 0987 del 2013, implementa el Programa Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (VTA) en la ciudad de Barranquilla adoptando tres (3) alternativas: 1. Plan de negocio en las que represente la ejecución de una nueva idea de negocio, asesorado por el Centro de Oportunidades; 2. Búsqueda de empleo con formación académica, técnica o tecnológica y por último; 3. Sustitución para mejora de vivienda, para carreteros con discapacidad permanente y o adultos mayores. Dentro del Plan de Seguridad Vial se estableció como meta a conseguir en el cuatrienio 2012-2015, el 100% de los conductores VTA censados y 100% con actividades sustitutivas (Alcaldía de Barranquilla, 2012). Pero presentando una forma de *atención integral*, debido a que en su ejecución atiende los frentes más sensibles de la población beneficiaria, haciendo de la política una experiencia exitosa con resultados capaces de transformar la realidad de las familias que se benefician de los VTA, sirviendo de réplica para otros sitios del país. Además, se preocupa por el bienestar del animal. Siendo una experiencia que bien vale la pena divulgar, comunicar y de fácil acceso público.

Lamentablemente, no existe un documento que muestre el proceso y sus logros, ante la ausencia de un documento de Sistematización que muestre cada una de las

etapas, progreso, limitantes, avances, trabajo interinstitucional, alianzas externas y la sensibilización por solucionar la problemática a corto y largo plazo.

A través del censo, se encontraron una serie de afectaciones en la ciudad de Barranquilla por el uso de los VTA, entre las cuales se lograron identificar las consignadas en el cuadro 5 (Ver cuadro 5).

Para hacer frente y diseñar un plan de intervención dentro del PISVTA, Se adelantaron reuniones con líderes, talleres de socialización e identificación de la problemática, esto ha permitido escuchar de fuente directa las necesidades y expectativas frente al programa de sustitución.

Cuadro 5

Principales afectaciones por el uso de VTA en el Distrito de Barranquilla

Familias /Entornos	Enfermedades de trabajo Alto riesgo de accidentabilidad Malas condiciones laborales Informalidad
Movilidad / Tránsito /Cultura	Alto riesgo seguridad en el transporte Accidentabilidad permanente Transporte de materiales ilegales Falta de cultura vial
Animales /Salud Pública / Bienestar	Maltrato animal Proliferación de enfermedades Largas jornadas y pésimas condiciones de trabajo Tráfico / Tenencia ilegal de animales Contaminación en vías y viviendas
Cuidad / Comunidad / Medio Ambiente	Manejo de escombros y basuras Percepción de inseguridad Contaminación auditiva y visual Cargas sobre dimensionadas Atraso y desacato de normas nacionales

NOTA: El cuadro 5 muestra las principales afectaciones en el Distrito de Barranquilla por el uso de VTA.
Fuente: Alcaldía de Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal

Las actividades anteriores, fueron realizadas en diferentes barrios de la ciudad como, La Playa, Pasadena, San Roque, Barlovento; Pinar del Río, Calamarí, Los olivos, El Bosque, La Esmeralda, La Paz, La Cangrejera, Carlos Meissel, Me Quejo, El Pueblo, La Manga, Evaristo Sourdís y Por Fin. Dentro del dialogo con la comunidad se establecieron requisitos necesarios para acceder a los beneficios del programa que abarcan 5 pasos:

- A) Socialización del Plan (asistencia a talleres y charlas grupales)
- B) Visitas domiciliarias;
- C) Curso Vial;
- D) Certificación ICA animal y, por último;
- E) Identificación del conductor y su carreta. (Alcaldía de Barranquilla, 2021).

Igualmente, se logró la identificación de los actores en el marco de ejecución del PISVTA, consignados en el cuadro 6 (Ver cuadro 6) y el componente humano (equipo técnico PISVTA 2013-2021. (Ver cuadro 7).

Cuadro 6

Principales actores en el marco de ejecución de PISVTA en el Distrito de Barranquilla

Actores	Descripción
Trabajadores de carretas	<ul style="list-style-type: none"> • Sexo masculino en su mayoría • Personas residentes de Barranquilla y municipios contiguos de estrato socioeconómico 1. • Viven en la informalidad. (Ausencia del sistema de seguridad social integral). • Actividad dedicada al transporte de materiales y comercialización de alimentos.
Triple A / ADI / Barranquilla Verde/ Oficina de Obras Públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Encargadas del transporte de escombros, botaderos, residuos y disposición final
Policía Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Acompañamiento a operativos de control animal.
Secretaría Distrital Transito/seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> • Encargada de realizar control sobre la movilización de VTA sobre las vías prohibidas
Secretaría de Gestión Social	<ul style="list-style-type: none"> • Promover estrategias que permita el desarrollo integral para los distintos grupos poblacionales. • Encargada del cruce y registro de Sisbén • Ofertas de programa: Adulto mayor, mujeres, habitantes de calle.
Secretaría de Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar acciones de inspección, vigilancia y prevención de enfermedades, en especial las originadas por la inadecuada disposición de los residuos sólidos arrojados por los VTA. • Zoonosis

	<ul style="list-style-type: none"> • Control de enfermedades
Secretaría de Desarrollo Económico	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar estrategias para estimular la fuerza productiva fortaleciendo el tejido empresarial. • Diseñar, acompañar e identificar según la fortaleza, proyectos de emprendimiento sostenibles destinados a los trabajadores de carretas • Encargado del Plan individual de Sustitución laboral. • Reconversión productiva de VTA censados en el Distrito
Secretaría de Gobierno y oficina de Seguridad y Convivencia Ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> • Encargada del programa adopción de equinos • Control y vigilancia de la tenencia de animales • Apoyo de Policía de cuadrantes para VTA
Fundaciones Humanitarias y Defensoras de Animales	<ul style="list-style-type: none"> • Agrupaciones conformadas en Barranquilla y conectadas globalmente con organizaciones internacionales protectoras de animales.
Departamento de Prosperidad Social	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar políticas públicas para la superación de la pobreza y equidad social

Nota: el cuadro 6 muestra las actividades de los principales actores en el PISVTA
Fuente: Alcaldía de Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal

Cuadro 7

Componente Humano / Equipo técnico PISVTA (2013-2021)

Secretarías adscritas a la Administración Distrital	Personal de Apoyo - Vinculación Laboral mediante Orden de Prestación de Servicio (OPS)
Secretaría de Transito	6 personas para caracterización, tabulación y validación del censo del 2013 (84 preguntas que se realizan de forma individual a través de visitas de campo y llamadas telefónicas).
Secretaría de Gobierno	2 personas de apoyo 1 operador de bienestar animal
Secretaría de Desarrollo Económico	4 personas de apoyo al programa de SVTA del área de desarrollo productivo de la oficina de Inclusión
Secretaría de Salud	6 personas para control de zoonosis y disposición final de cadáveres

Nota: el cuadro 7 muestra el componente humano / equipo técnico PISVTA (2013-2021)
Fuente: Alcaldía de Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal

En la ruta seguida para la ejecución de las actividades dentro del PISVTA, se establecieron los componentes que se detallan en el cuadro 8 (Ver cuadro 8).

Cuadro 8

Componentes del PISVTA en Barranquilla (2013-2021)

1	Alistamiento / Sensibilización	Validación y Localización de VTA Revisión condición animal Operativos pedagógicos Sensibilización y socialización del programa (Talleres con la comunidad)
2	Sustituciones / Bienestar	Sustituciones binomio por negocio Formación y asesorías Acompañamiento individual Aprobación Plan de negocios Compras de activos productivos
3	Control y Vigilancia	Estrategia de acompañamiento y divulgación Control y seguimiento proceso adopción

Nota: el cuadro 8 muestra los Componentes del PISVTA en Barranquilla (2013-2021)
 Fuente: Alcaldía de Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal

Como resultado de plan de sustitución, la administración local, según información recopilada en documentación de actividades, ha podido identificar el impacto generado en las condiciones de vida y estado de sustituidos en años anteriores.

Transcurridos poco más de ocho (8) años desde la creación e implementación del programa Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal, diferentes reglamentaciones y restricciones viales, el programa ha contado con un avance de cumplimiento del 36,7%, es decir 338 personas beneficiadas, distribuidas por año de la siguiente forma (Ver tabla 17).

Tabla 17

Resultado sustituciones efectivas PISVTA (2013-2021)

Año	Número de sustituciones
2013	36
2014	78
2015	33
2016	79
2017	112
Total	338

Nota: La tabla 17 muestra las sustituciones efectivas realizadas PISVTA (2013-2021)
 Fuente: Alcaldía de Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal

El Plan de sustitución de vehículo de tracción animal, no es algo nuevo en el país, es una política pensada en ir acorde a los adelantos y desarrollos técnicos, sociales, económicos y diplomáticos, mediante la solución de problemáticas que viene desde antaño que ha aumentado debido al crecimiento de los diferentes asentamientos

poblacionales vulnerables, muchos de los cuales, presentan problemáticas internas que se reflejan en el mismo dinamismo de la ciudad y la sociedad. Como por ejemplo superpoblación local, movilidad, desgaste del parque infraestructural, mala disposición de desechos, contaminación, accidentalidad, maltrato animal, etc.

7.4.3 VALORACION

a) Ordenar y clasificar la información: Además de la información recopilada en la exploración documental y la aplicación de los instrumentos, también se acudió además a los documentos (sin sistematizar), informes, actas, entre otros que poseía la alcaldía (centro de oportunidades) como evidencia del progreso de ejecución del plan.

b) Resultados

*Ingreso a programas de atención especializada del animal dado en sustitución (actividades alternativas de uso, parques naturales para su hábitat, descanso, vigilancia veterinaria, controle y cuidados de enfermedades).

*Sustitución de actividades relacionadas al uso de VTA por habilitación y dotación para la puesta en marcha de negocios formales independientes, como forma de sostenible del sustento familiar (Plan de negocio en las que represente la ejecución de una nueva idea de negocio, asesorado por el Centro de Oportunidades) búsqueda de empleo con formación académica, técnica o tecnológica.

*Reconversión laboral: Reinserción al nuevo mundo laboral, a través del cultivo de capacidades emprendedor para el establecimiento, habilitación y dotación de una unidad productiva (negocio propio) capaz de brindar opciones de una actividad económica duradera, seguridad de ingresos y sostenible.

*Capacitación permanente en habilidades económicas y emprendedoras (paquete formativo y asesoría referente a la estabilidad, sostenibilidad y sustentabilidad de negocios, inteligencia financiera, etc.)

*Transformación de las condiciones de vida (mejora de vivienda, para carreteros con discapacidad permanente y o adultos mayores, acceso a salud, educación y oportunidades de participación e inclusión en la oferta institucional).

*Socialización y concientización frente al PISVTA.

*Seguimiento, evaluación y vigilancia de procesos en cumplimiento de metas, objetivos y logros.

*Unión de un grupo multidisciplinario que atendiera en forma integral cada uno de los frentes de la problemática detectada frente al uso de VTA y el plan de sustitución.

*Integración de herramientas digitales al proceso como forma de divulgación, comunicación, circulación y creación de conocimiento.

*Establecimiento de ciclos formativos de corta duración, garantizando efectividad en el adiestramiento y en la participación del mayor número de beneficiarios incluidos en el plan.

c) Análisis: No es secreto que la humanidad entera, hoy en día aún convive con los estragos ocasionados por la pandemia: caída de los mercados, bloqueos, desempleo, muertes, amenaza constante a la salud, cese en la producción y encarecimiento de la despensa. Estragos que transformaron el tejido social y su forma de vivir y ver la vida con la incertidumbre del futuro de sus generaciones.

Ante esta situación, el gobierno no ha escatimado esfuerzos en promover las formas alternativas para encausar la vida económica, social y política del país. A través de políticas y estrategias sociales, enmarcado en el Plan de Nacional de Desarrollo: Pacto por Colombia, Pacto por la equidad, cuyo eje es la erradicación de la pobreza en consonancia con los objetivos de desarrollo sostenibles (ODS). Razón por la cual ha desarrollado toda una legislación en torno a la creación de nuevos entornos económicos

basado en la legalidad + emprendimiento = equidad. Donde todos tenemos la responsabilidad de participar y aportar nuestras capacidades y esfuerzos para sacar adelante proyectos de vida sostenibles y sustentables. Lo que debe ser replicado, aplicado y perseguido en los gobiernos regionales y locales. (MINVIVIENDA, 2018).

Siendo así, los PD distritales y departamental al igual que los POT, deben estar articulados a las necesidades locales en procura de soluciones individuales, concretas e inclusivas.

El distrito de Barranquilla, al igual que el resto de ciudades del país, deben procurar por el bienestar y desarrollo de su población y proyectando el territorio como centro de desarrollo a nivel nacional y global.

Si bien es cierto, los movimientos poblacionales transformaron las relaciones sociales, también incrementaron el número de residentes y, por ende, sus necesidades. Configurándose una problemática alrededor del “rebusque” y la informalidad, siendo protagonistas los VTA. Dicho uso desencadenó una desestabilización social, vial y económica, siendo necesario expedir leyes y decretos en torno al PSVTA (ley 769 de 2012: Código Nacional de Tránsito Terrestre, ley 2138 de 2021: Ley de sustitución de VTA, Decreto 0877 de 2012, Decreto 0987 de 2013, Resolución 0084 de 2014: Implementación del PISVTA en Barranquilla), para preparar a los propietarios y usuarios de VTA para su salida de circulación.

La alcaldía tuvo un gran acierto al incorporar la atención integral al PAVTA, convirtiéndolo en PISVTA pues, la población y su núcleo familiar, no quedará desamparada a futuro, cayendo en un estado mucho más vulnerable que antes, al término de la sustitución.

El hecho de socializar, concientizar y capacitar las habilidades de los jefes de familia responsables del sustento, fue un gran acierto y hoy en día muchos de los hogares

incluidos en la sustitución viven en mejores condiciones de vida y ven su vida desde otra perspectiva.

A pesar de ser el PISVTA una experiencia exitosa y en la fase I, sólo alcanzar un margen 37,7 %, con relación a 919 familias, las sustituciones fueron exitosas, tanto así que no se registraron casos de deserción del programa y aún operan sus negocios propios. Este resultado, en gran medida -como se mencionó en apartes anteriores- se debe a la falta de continuidad de proceso y políticas por cambios en los mandatarios a cargo de la administración local, lo que ocasiona una discontinuidad o suspensión de los programas en ejecución sin dar tiempo suficiente para la aplicación, seguimiento y evaluación del proceso en toda la población beneficiaria de la sustitución. De este modo, las alianzas se pierdan, los compromisos no se cumplen, los procesos quedan inconclusos y la administración como siempre queda mal vista ante la sociedad, especialmente a las personas vinculadas directa e indirectamente a los procesos, generando el retorno a la informalidad y al desempeño de actividades de sustento utilizando VTA.

Sin embargo, se constituye en factor de promoción de desarrollo local, “factor de unidad, constructor de identidades” (Jara., 2018), cultura y de participación en procesos de ejecución de política pública.

d) Interpretación crítica: A pesar de brindar herramientas de cambios, el PISVTA, no representa la solución a todos los problemas de la sociedad barranquillera, puesto que a pesar de tratar y atender en forma integral los aspectos sociales (económico, políticos, formativos, salud, bienestar familiar, bienestar animal), no constituye solución a los demás problemas que aquejan no sólo a la población vulnerable, sino a toda la población que habita el distrito: como lo es la delincuencia, violencia, conflicto armado, corrupción entre otros. Debido principalmente a que el PISVTA es una política pública que persigue la salida de circulación de los VTA, proporcionándole herramientas de obtención de sustentos estables y seguros a las familias propietarias, persiguiendo la creación de nuevas opciones de negocio y

emprendimientos para disminuir las presiones sociales y económicas que los aqueja. La dignificación del carro mulero o carretero, mejores opciones de vida, mejorado sus entornos y su salud.

Esta política se centró en los problemas que significaban para los habitantes, en la medida que los VTA generaban impactos negativos, contaminación, daños en la infraestructura y deterioro de la propia salud. Todos estos aspectos hicieron pensar en la inclusión del componente de atención más humano (psicosocial) para las familias y mejores condiciones de vida para los animales. Pero sobre todo a los problemas de movilidad que significaban para una gran ciudad en crecimiento y desarrollo constante. De ahí que su nacimiento haya sido desde el ministerio de tránsito nacional y movilidad local.

Cabe anotar que también se comprobó la efectividad del establecimiento de alianzas y trabaja en red (gobernanza), para la materialización de realidades transformadas o transformadoras de vida.

e) Reflexión crítica: La política de PISVTA en Barranquilla y su ejecución, es una política que sirvió como insumo para la sistematización de experiencias, en la medida que permite por un lado, el mejoramiento de las condiciones de vida de la población vinculada en el programa, logrando estabilidad laboral conforme a su perfil de reconversión laboral, el habilitamiento de unidades productivas (negocios propios sostenibles y sustentables), mejoramiento al acceso de bienes y servicios institucionales y mejoramiento de la calidad de vida en general. Mientras que, por el otro, se interesa en el animal y su salida de circulación (programa de adopción, cuidados médicos, desarrollo de actividades productivas alternativas, etc.) y, por último, su contribución a la construcción de país, lejos de conflictos, informalidad, ilegalidad en franca equidad.

7.5 LECCIONES APRENDIDAS:

Actualmente, puede observarse una gran acogida del plan, a pesar de no haber logrado la sustitución total programada, un buen número de familias están satisfechas con la posibilidad materializada de sus sueños, al contar con un negocio propio del cual derivar el sustento familiar capaz de transformar su realidad, mediante la promoción de la “reconversión laboral y la movilidad de talentos para la reinserción al nuevo mundo laboral (Peñuela, 2022) En este caso, mediante el cultivo de las capacidades emprendedoras a través de ciclos de capacitaciones, “para lograr el nivel de desempeño y productividad (seguridad de ingresos) en determinado trabajo a partir de iniciativa propia” (OIT, 2019).

De este modo, se lograría acabar con las largas jornadas de trabajo y un cambio de visión hacia el futuro de su generación. Al respecto el Dr. Oscar Peñuela (Director del Centro de Oportunidades de la Alcaldía de Barranquilla), expresa lo siguiente:

El PISVTA implementado en Barranquilla, es un programa instructivo pensando en: la familia, en los hijos, el proveedor, el veterinario; en el entorno donde vive el carro mulero, las vías, el bienestar del caballo, no engrosar la problemática del mototaxismo y movilidad en el la ciudad, buscando la creación o fortalecimiento del tejido productivo en la ciudad de barranquilla (...) el programa impacta directamente a todo el 1.200.000 de personas que viven en barranquilla, a los cuales les afecta el escombro, el caballo, la movilidad, los orines, el excremento, la explotación infantil, la salud, la percepción de la seguridad ciudadana, el desarrollo de la ciudad, la accidentalidad que es alta, aunque no existen registros al respecto; delincuencia, maltrato animal, micro tráfico que no son más que problemas de desarrollo de ciudad. . Dichas acciones, han servido de réplicas para otras regiones del país. (Peñuela, 2022)

Frente a estas problemáticas que se derivan y unen unas a otras, la administración y la comunidad necesitan intervenir. Puesto que somos los que padecemos problemas de antaño y no estamos acorde al desarrollo, generacional, hereditario

y psicológico frente a la decisión de ocupación y las consecuencias de la problemática en la ciudad, en sus habitantes y en los animales. Trabajo éste que se viene desarrollando con la articulación de todas las secretarías, inspirados en la convicción del cambio de ciudad, se va avanzando en prevención y prohibiciones, camino a la salida legal y efectiva de los VTA de circulación, procurando no incluir ni tocar elementos, acciones y componentes que agudizarán la problemática como por ejemplo el mototaxismo, desempleo y delincuencia. (Peñuela, 2022)

Así las cosas, el Plan integra a todas las secretarías, pero, además integra también todos los componentes de las dimensiones psicosociales del carro mulero. Surgiendo la unión y/o creación de un grupo multidisciplinario (secretarías, empresas, academia, etc.) para lograr un fin común transformador.

La ventaja para una fácil reconversión laboral y el cultivo de las capacidades productivas, es que muchos carro muleros, tienen empleos alternativos como modista, comidas, zapateros, vendedores estacionarios o ambulantes (sin uso del carro de mula), artesanías, comercio vario desde casa, entre otros. Durante la ejecución de este plan Integral, no se entrega dinero, sino un plan de negocio y se habilita la unidad productiva (elementos de producción, herramientas, equipos, insumos, etc.). Luego de la verificación de propiedad y ejercicio como carro mulero.

Según la entrevista con el Dr. Peñuela, las lecciones aprendidas son:

a) no frenar no interrumpir el proceso, hay que seguir en forma continua para que no pierda trabajo ganado (continuidad de procesos) y realizar un plan integral de sustitución que vincule y comprometa a la institucionalidad. Además, hacer un plan de comunicación porque es necesario divulgar y explicar lo que se hace, como se hace y por qué se hace. Lamentablemente, la política pública se maneja desde el punto de vista de los que ven, pero no desde los que conocen y viven, por eso la gestión administrativa local, regional y nacional tiene muy mala visión desde las redes y desde afuera.

b) Por otro lado, los que se rehúsan a ser parte del proceso de manera voluntaria, son tratados en forma diferente. Es necesario, enfrentar la problemática desde otro enfoque para sensibilizarlos, tras la opción de reconversión laboral y mejoramiento de las condiciones de vida familiar y mejoramiento de los entornos. Notándose que existen más de 600 carro muleros no censados, que han querido ser beneficiarios, pero a través de un proceso que no cumple con los requisitos del Plan.

c) Otra experiencia que bien vale la pena destacar es el proceso de los animales dados en adopción, los cuales ingresan a brigadas de control y programas de alternativas de uso animales y de las carretas sustituidas, los cuales son llevados a lugares donde son cuidados, protegidos no maltratados ni explotados, “para su participación en actividades del campo (cultivos), por ejemplo, en los caseríos y resguardos indígenas de la Sierra Nevada o los campesinos del sur del atlántico”

d) Las acciones de adopción y desplazamiento de los animales sustituidos, se ha limitado el hecho de no tener un centro de bienestar animal no hay policía para hacer operativos viales de control constante y no hay recursos. Además, los aspectos de la ley en cuanto al giro de recursos para realizar la sustitución al mismo tiempo. (Peñuela, 2022)

Ahora bien, en cuanto a la opinión del PISVTA en el Distrito de Barranquilla, el 18% estimó que cumple con las expectativas y con la capitalización y habilitación de negocios. El 15% estimó que la intervención con acciones de desarrollo económico para formar parte de la legalización laboral y productiva, es muy buena, oportuna y efectiva. El 13% opinó que es muy bueno para bajar los índices de desempleo, en la medida que fomenta la creación de frentes productivo-económicos. El 10% consideró que es muy buena en cuanto al establecimiento de alianzas de otros sectores para la inclusión laboral y antes de la institucionalidad para brindar estabilidad familiar y el mejoramiento de las condiciones de vida. En tanto que el 9%, les parece bueno e innovador el hecho de pensar en la familia, los hijos, el proveedor, creando y fortaleciendo un tejido productivo

en la ciudad. El resto (6%) opinó que el trabajo a través de la articulación de todas las secretarías de la Alcaldía para que apoyaran, aportara y organizaran todo el componente psicosocial, se quedó corto en la medida que los requisitos para ser beneficiarios son muchos y las familias ingresadas al programa de sustitución es muy poca en relación con la población total reportada en el censo. (Ver tabla 17 y gráfico 17).

Otro aspecto que bien vale la pena destacar, es la instauración de zonas de prohibición y restricción a la circulación de VTA, comparendo e incautaciones de animales y carretas.

7.6. DOCUMENTO DE SISTEMATIZACIÓN

En cuanto al análisis y trazado del plan de sistematización, basado en la recolección y procesamiento de información, llevó tres momentos así: Situación Inicial; Proceso de Intervención Intencionada y Situación actual:

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La presente investigación, se refiere a la forma más adecuada y clara de transformación de la realidad derivada de la política pública PISVTA, implementado en el Distrito de Barranquilla desde el año 2013 hasta la fecha. Con la finalidad de servir como instrumento socializador y promotor de nuevas opciones de desarrollo social, cultural y económico.

Infortunadamente, la experiencia, a pesar de haber sido exitosa durante la Fase I, en las fases II y III no tuvo igual acogida, perdiéndose buena parte del trabajo debido al desconocimiento del mismo, pues en el proceso no se llevó a cabo un proceso de estructuración de sistematización de la experiencia al finalizar la vigencia del inicio o en su defecto, en el transcurso de esta.

A pesar de ser una política que tomó algunos aspectos fundamentales de los planes implementados y ejecutados en otras ciudades, el elemento innovador de interesarse en la realidad del origen del problema (situación económica apremiante de la población vulnerable, solucionado con la circulación de VTA), le imprimió una dinámica y un alivio real, pues la experiencia de sustituir el animal por un vehículo automotor (como en otras ciudades), resultaba ser una solución a corto plazo y en lugar de contribuir al alivio y tranquilidad, se convertía en muchos otros problemas, pues los costos de mantenimiento, impuestos, sostenibilidad del vehículo, desconocimiento de su uso, cuidados, resultaba muchas veces difícil sostener. Mientras que, con la implementación de un proceso de capacitación, sensibilización y concientización, el reemplazo de un medio que se utilizaba para obtener un beneficio, por otras alternativas resultaba eficaz y exitoso.

En el Programa de sustitución, planteado en Barranquilla, las opciones de reconversión, laboral teniendo en cuenta las habilidades y capacidades productivas y emprendedoras del carro mulero, representa una solución inmediata que, a corto, mediano y largo plazo, transforma las condiciones del carro mulero, su familia, su entorno y su animal.

En este caso particular, no se trata de entregar dinero como en otras ciudades, la sustitución consiste en la entrega de herramientas, equipos, y materiales de trabajo inicial, para asegurar el desarrollo y el retorno social en beneficios de cambio, inclusión de otros sectores y entes como las empresas de servicios públicos. Contribuyendo a la transformación de sus actividades y planes para que su labor económica sea inclusiva, ante la posibilidad de vinculación laboral del carro mulero, realizando labores igual a un empleado percibiendo un sueldo con todas las garantías laborales y prestacionales de ley.

Lo anterior, ha dado origen a situaciones en las cuales, las ciudades donde se ha implementado algún tipo de plan para sacar de circulación definitivamente los VTA, pese a los esfuerzos y los procesos de la administración, no ha sido posible sacarlos de circulación, incluida Barranquilla. Esto en gran medida obedece a la falta de

operacionalidad entre una administración y otra (falta de continuidad), pues cada administración tiene sus objetivos y compromisos de gobierno y puede darse el caso que el interés de un gobierno no es el mismo que el que lo reemplazó; y las rutas que emplea para el desarrollo y la promoción de la ciudad, tampoco sean las mismas. De ahí que planes, programas y políticas a nivel nacional, local y regional, a pesar de ser muy buenos, quedan inconclusos o no abarcan el total de la población objetivo.

Sin embargo, el PISVTA implementado en Barranquilla, a pesar de no presentar continuidad desde la vigencia 2013 y las vigencias posteriores, la política y su proceso de ejecución, fue retomado en la vigencia 2020-2023, cuando la que fuera alcalde durante la primera vigencia (2012-2015), se posesionara como gobernadora para la vigencia 2020-2023, la cual se encargó de realizar, junto con la alcaldía, los acuerdos para darle continuidad, mediante la ejecución de la fase I en el año 2021 y fase II en el año 2022..

Infortunadamente, el tiempo y los diferentes giros en la administración por cambios en el gobierno, no permitieron la continuidad en los procesos de una vigencia a la otra. Por lo que sería recomendable, que no sólo quedara en la memoria de las personas la mala gestión, sino que se realizaran acciones para asegurar la continuidad de los procesos, con recursos, herramientas, alianzas y colaboraciones de una vigencia a otra.

Igualmente se recomienda que la información sobre el proceso (sistematización), sea de fácil acceso público para que contribuya a la generación conocimiento, réplica de experiencia y transformaciones de realidades a través de procesos de dirección administrativa y estatal.

Además, se hace necesario acudir a la documentación referente al proceso formativo para visualizar el alcance y la continuidad de los procesos y su contribución al desarrollo local. Vale la pena aclarar que, sin la buena acogida y expectativas del plan y su transformación al interior de los diferentes núcleos sociales, no hubiera sido posible sin el trabajo común hacia un fin determinado de cambio y progreso.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía Barranquilla. (2021). Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (PISVTA). Barranquilla, Colombia: Alcaldía de Barranquilla.
- Alcaldía de Barranquilla. (2012).
- Alcaldía de Barranquilla. (2012). Plan de desarrollo 2012-2015: Barranquilla Florece para todos. Estrategia Barranquilla ciudad de movilidad eficiente. Plan de Desarrollo Vial. Barranquilla, Colombia: Alcaldía de Barranquilla.
- Alcaldía de Barranquilla. (2012). *Plan de Desarrollo 2012-2015: Barranquilla Florece para todos*. Obtenido de <https://barranquilla.gov.co>
- Alcaldía de Barranquilla. (2021).
- Alcaldía de Barranquilla. (2021). Censo Población para PISVTA. *PDD 2020-2023*. Barranquilla, Colombia: Alcaldía de Barranquilla.
- Alcaldía de Barranquilla. (28 de septiembre de 2021). *El abc del programa con el que Barranquilla sustituirá los vehículos de tracción animal*. Obtenido de <http://www.barranquilla.gov.co>
- Alcaldía de Barranquilla. (2012). Gaceta Distrital No.390-5. Censo Distrital de Conductores de Vehículos de Tracción Animal. Barranquilla, Colombia: Alcaldía de Barranquilla.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito. Bogotá, Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Planeación.
- Angulo, M. (7 de Marzo de 2022). *elheraldo.co*. Obtenido de <http://elheraldo.com>. Rescatado el 18 de abril-2022
- Arias. (19 de Enero de 2018). Evaluación del programa de sustitución de vehículos de tracción animal (SVTA) en la ciudad de Cali: Nivel de vida de beneficiarios primera fase. Cali, Colombia: Universidad Autónoma de Occidente.
- Baylina, M. (1996). Metodología cualitativa y estudio de geografía y género.
- Bernechea y Morgan. (Septiembre de 2010). *La sistematización de experiencias: producción de conocimientos desde y para la práctica*. Obtenido de http://www.cepalforja.org/sistem/documentos/Conocimiento_desde_practica.pdf
- Bienestar Animal. (12 de Mayo de 2021). *bienestaranimal.org.uy*. Obtenido de bienestaranimal.org.uy

- Carvajal, A. (2018). Teoría y práctica de la sistematización de Experiencias. Valle, Colombia: Universidad del Valle.
- Cifuentes, R. (15 de Junio de 2019). sistematización de experiencias en trabajo social: desafío inminente e inaplazable. México: CEAAL.
- Congreso de Colombia. (06 de Enero de 2016). Ley 1774 del 06 de Enero de 2016. Bogotá, Colombia: CONGRESO DE COLOMBIA.
- Coppens y Van de Velde. (2005). Curso E-DC-6.1: Sistematización: texto de referencia y de consulta. Nicaragua: CURN/CICAP.
- ECURED. (2018). *ecured.cu*. Obtenido de <http://ecured.cu/sistematizacion>. Recuperado Junio 06/2022.
- Ejea, G. (Octubre de 2006). *Teoría y Ciclo de las Políticas Públicas*. Obtenido de <http://cpps.dyndns.info>
- ENDA COLOMBIA. (2014). Sistematización de experiencias del proyecto hacia la inclusión y protección social de la población recicladora en Bogotá. Bogotá, Colombia: Enda Colombia.
- FAO. (2004). Guía metodológica de sistematización: Programa: Programa PESA en Centroamérica. Roma, Italia: FAO.
- Flórez, J. (31 de Enero de 2021). La sustitución de vehículos de tracción animal, no es solo entregar carros, es un cambio de vida. Bogotá: UAESP.
- Gabriel, A. (19 de Septiembre de 2021). www.elheraldo.co/barranquilla/el-nuevo-plan-para-erradicar-vehiculos-de-traccion-animal. Obtenido de <http://elheraldo.com>. Rescatado el 18 de abril-2022
- García, Reding, & López. (13 de Agosto de 2013). *scielo.org.me*. Obtenido de <http://scielo.org.mx> (Recuperado Junio 06-2022)
- González, I. (2015). Análisis descriptivo de los resultados del proceso de sustitución de vehículos de tracción animal, caso cali. Santiago de Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- González, L. (3 de Diciembre de 2014). Un concepto a las políticas públicas. pp231-241. Boyacá, Colombia: Revista Global FureFundación Universitaria Juan de Castellanos.
- Guerrero, D. (2009). Estudio socioeconómico y laboral de los trabajadores en vehículos de tracción animal del mercado éñ íptterillo de la ciudad de San Juan de Pasto. San Juan de Pasto, Colombia: Universidad de Nariño.
- Jara. (1994). Guía para sistematizar experiencias. Costa Rica: Alforja.

- Jara. (2006). *Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias*.
Obtenido de alforja.or.cr: <http://www.alforja.or.cr>
- Jara, O. (1994). *Guía para Sistematizar Experiencias*. 243.
- Jara, O. (2001). Dilema y Desafíos de la Sistematización de Experiencias. *Presentación realizada en el mes de abril de 2001, Cochabamba, Bolivia, en el seminario ASOCAM: Agricultura Sostenible Campesina de Montaña, organizado por Intercooperation*. Cochabamba, Bolivia: ASOCAM.
- Jara, O. (2001). Dilemas y desafíos de la sistematización de experiencias. Presentación realizada en el mes de abril del 2001, Cochabamba, Bolivia, en el seminario ASOCAM Agricultura Sostenible Campesina de Montaña, organizado por Intercooperation. Costa Rica: CEP.
- Jara, O. (2018). *la sistematización de experiencias: práctica y teoría para otros mundos políticos*. Bogotá: CINDE.
- Jara, O. (2018). *La Sistematización de Experiencias: Práctica y Teoría para otros mundos posibles*. Bogotá, Colombia: CINDE.
- Jara. (2018). *La sistematización de experiencias: práctica y teoría para otros mundos posibles*. Bogotá, Colombia: CINDES.
- Jara., O. (2010). http://centroderecursos.alboan.org/ebooks/0000/0788/6_JAR_ORI.pdf.
Obtenido de <http://centroderecursos.alboan.org>
- León, F. (2008). *Evolución de los ransportes d tracción animal y mecánica en La Matanza de Acentejo en el siglo XX*. Las Palmas de Gran Canaria: Boletín Millares Carlo, No. 27. Centro UNED.
- López y Zuluaga. (2014). *Tratamiento Jurídico de los Vehículos de Tracci+on Animal en Pereira a partir de la Constitución de 1991*. Pereira, Colombiua: Univerddidad Libre seccional de Pereira.
- María Barnechea García / María Morgan Tirado. (2010). *La sistematización de experiencias: producción de conocmientos desde y para la práctica*. Obtenido de http://www.cepalforja.org/sistem/documentos/Conocimiento_desde_practica.pdf
- MINVIVIENDA. (2018). *Plan nacional de desarrollo 2018-2022*. Obtenido de minvivienda.gov.co
- Molina, J. (Enero de 2008). *esao.edu.co*. Obtenido de <http://esap.edu.co> Recuperado el 13 de Abril de 2022
- Montagud, N. (2010). *Psicología y Mente*. Obtenido de <https://psicologiymente.com/cultura/tipos-tecnicas-investigacion>

- Montenegro, J. (2013). *Matices de la herradura: La problemática social y ambiental de los vehículos de tracción animal en Bogotá*. Bogotá, Colombia: Universidad Pontificia Javeriana.
- Murcia et all. (2016). *redalyc.org*. Obtenido de <http://www.redaluc.org>
- Nussbaum, M. (2011). *Crear capacidades ; propuestas para el desarrollo humano*.
- OIT. (2018). Guía de sistematización para experiencias de sindicalización y negociación colectiva desarrolladas por organizaciones sindicales (Documento de trabajo). *Guía de sistematización para Experiencias de sindicalización y negociación colectiva desarrolladas por organizaciones sindicales*. Colombia: OIT.
- OIT. (2019). *oitcinterfor.org*. Obtenido de OIT: <https://www.oitcinterfor.org>
- Peñuela, O. (28 de Abril de 2022). Política Programa Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal -PISVTA- en Barranquilla. La Experiencia contada desde la Administración. (J. Guevara, Entrevistador)
- Política Pública . (10 de Noviembre de 2014). *politicapublica.cl*. Obtenido de <https://politicapubluca.cl>
- República de Colombia. (2002). Ley 769 de 2002. Bogotá, Colombia: República de Colombia.
- Revuelta, B. B. (2007). *La implementación de políticas públicas*. Chía, México: DIKION-Universidad de la Sabana-Universidad Michoacana.
- Urrego, G. A. (Junio de 2020). Diseño de un modelo de gobernanza para mejorar la competitividad de la producción de derivados lácteos de origen caprino en Paipa, Boyacá. Paipa, Colombia: Universidad Pontificia Javeriana.
- Villarejo, E. (2018). El Estado en favor del bienestar de los animales, analisis al acuerdo 0330 de 2012. Cali: ICESI.

ANEXOS

Anexos 1: RESULTADOS ENCUESTA (GRÁFICOS)

Gráfico 1

Propiedad del VTA (Equino o Carreta)

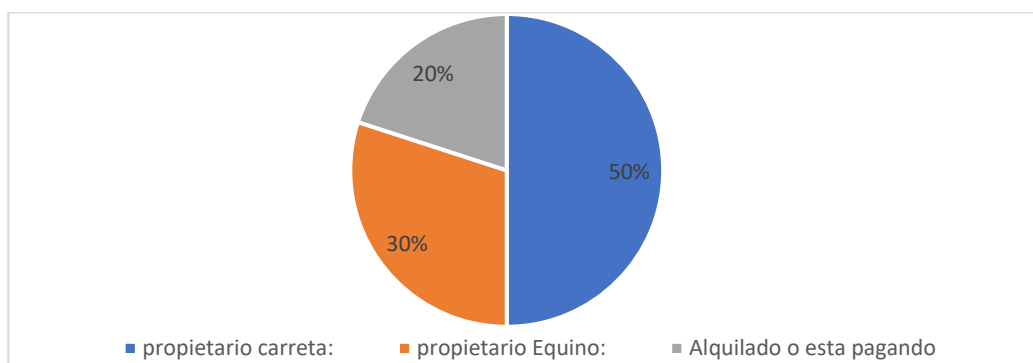


Gráfico 2

Caracterización de la población por sexo

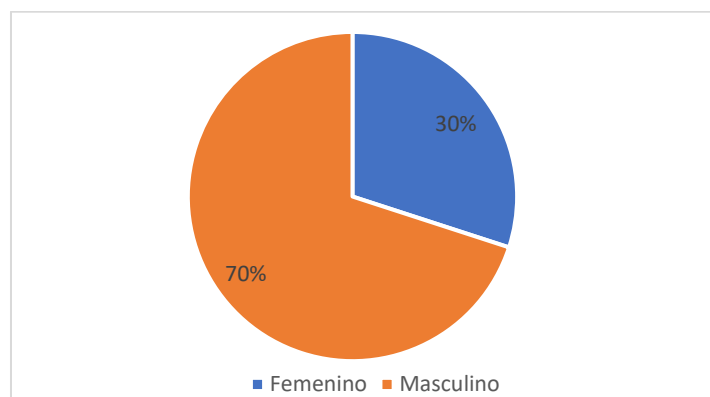


Gráfico 3

Caracterización de la población por rango etario

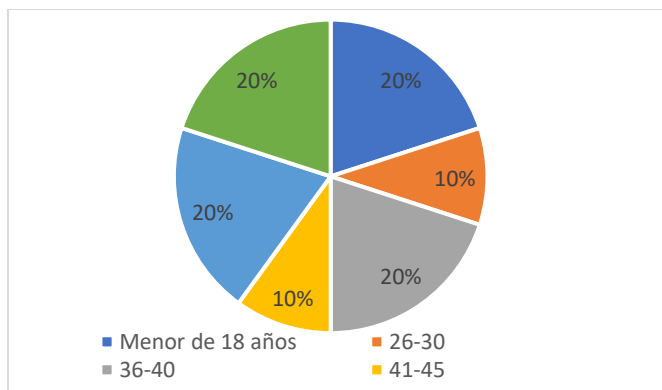


Gráfico 4

Caracterización por escolaridad

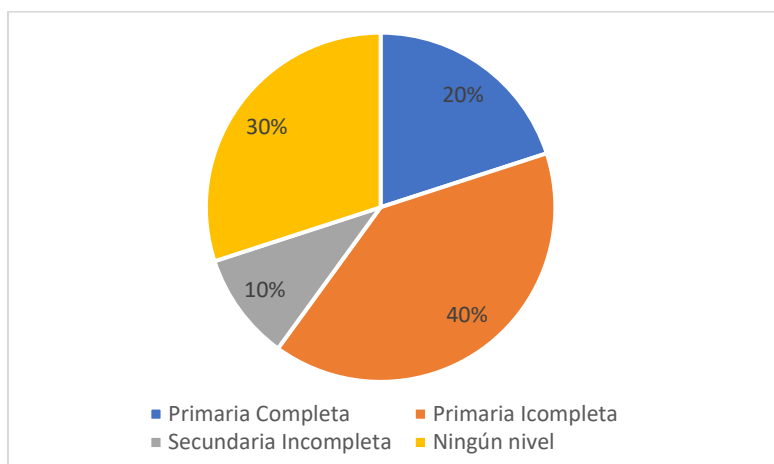


Gráfico 5

Caracterización por origen del ingreso familiar

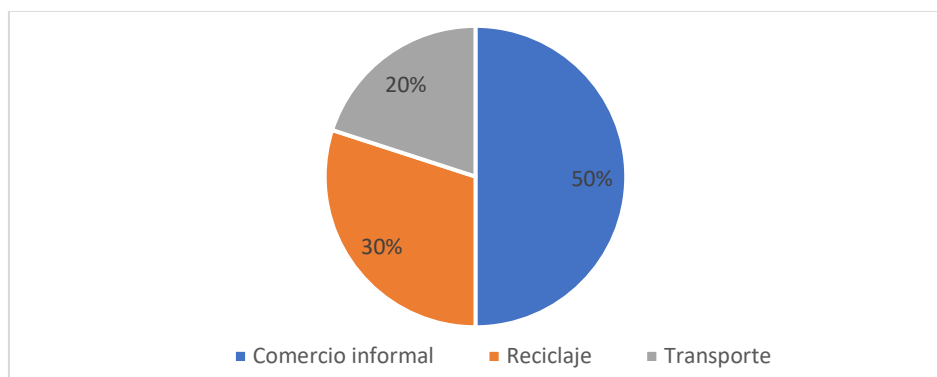
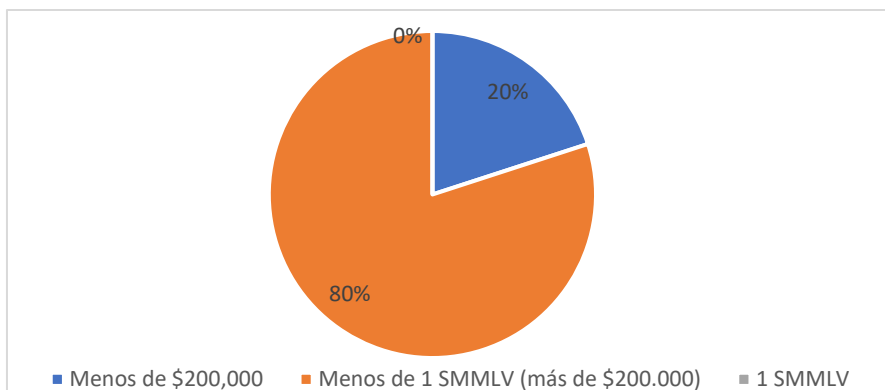
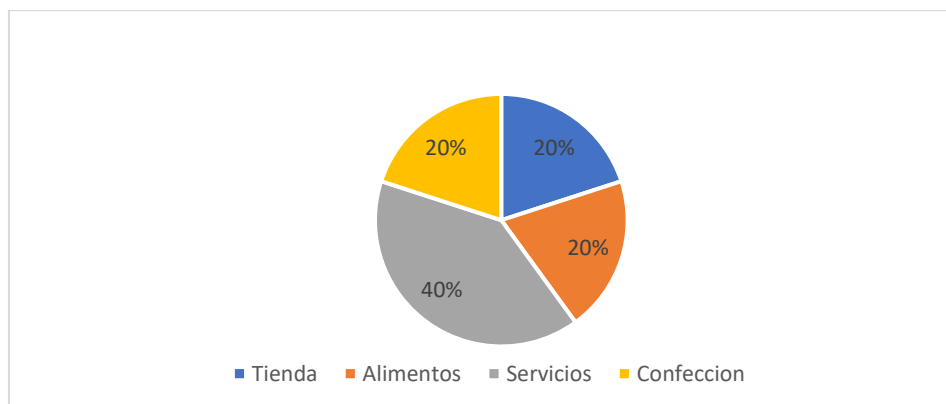


Gráfico 6

Caracterización por nivel del ingreso familiar

**Gráfico 7**

Caracterización por actividad económica deseada

**Gráfico 8**

Caracterización por ocupación otros miembros de la familia

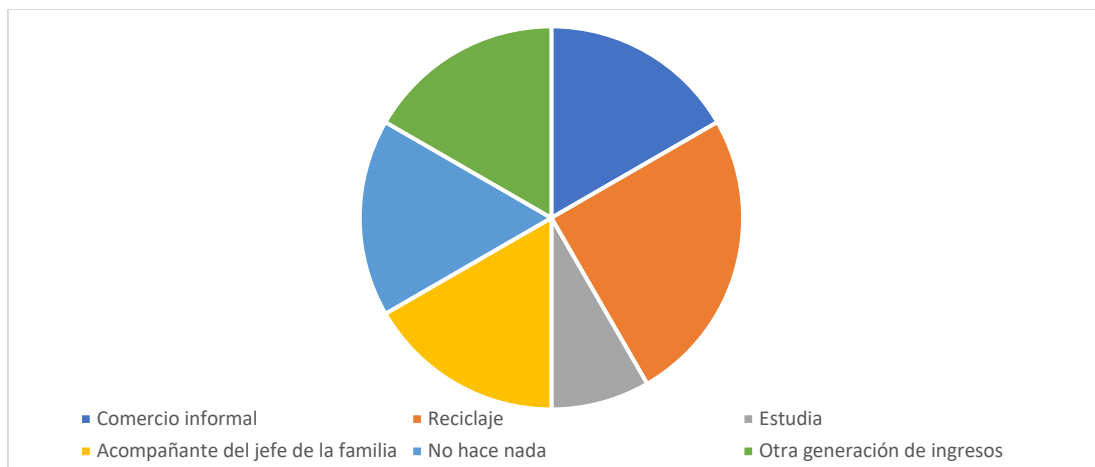


Gráfico 9

Situación de la población antes de PISVTA

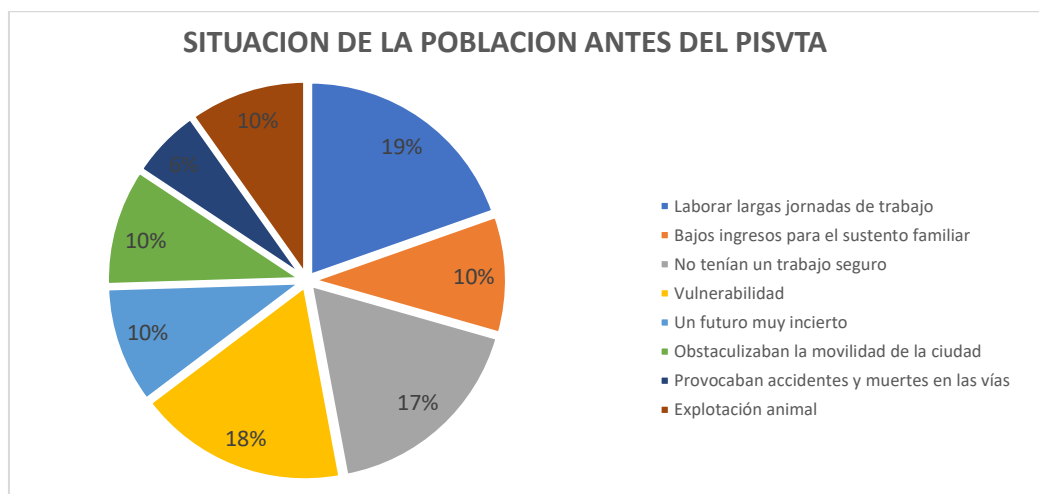


Gráfico 10

Interés en la ejecución del PISVTA

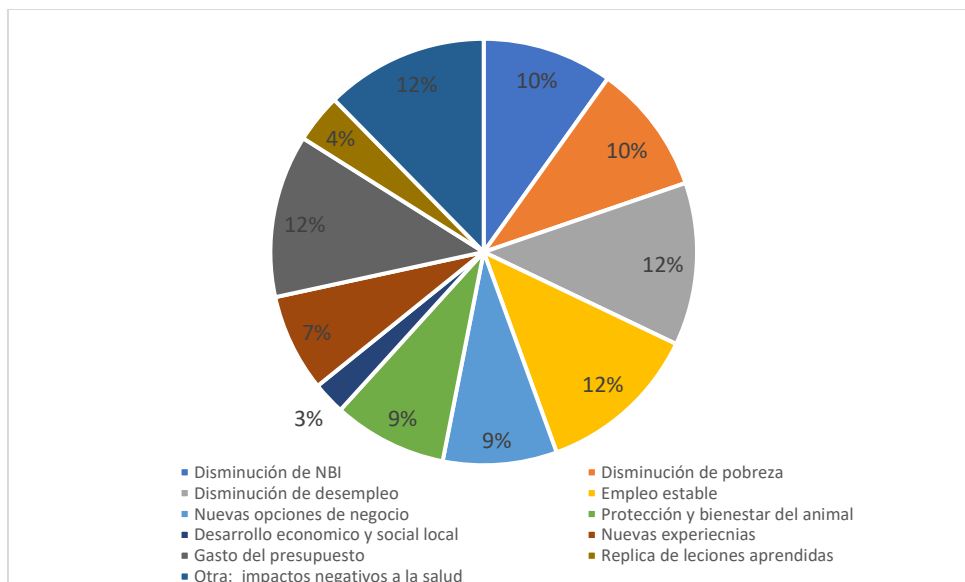


Gráfico 11

Actividades dentro del PISVTA



Gráfico 12

Cumplimiento expectativa del PISVTA

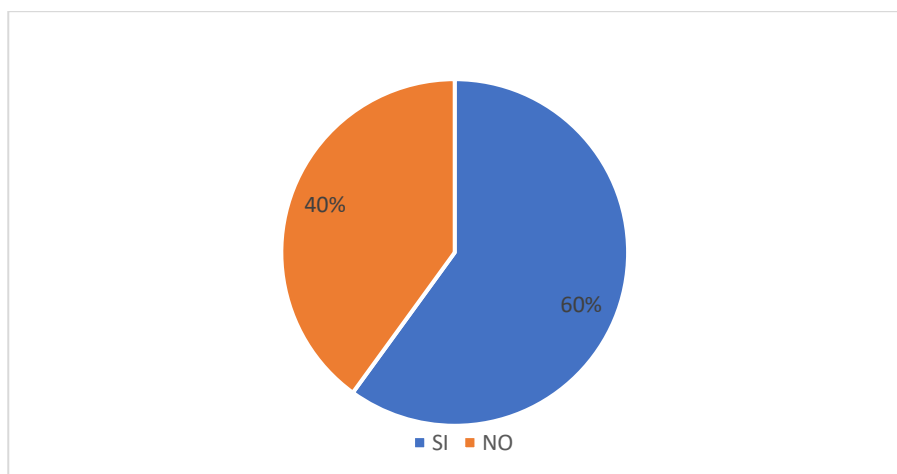


Gráfico 13

Contribución actividades del PISVTA al mejoramiento entorno-sociedad-economía

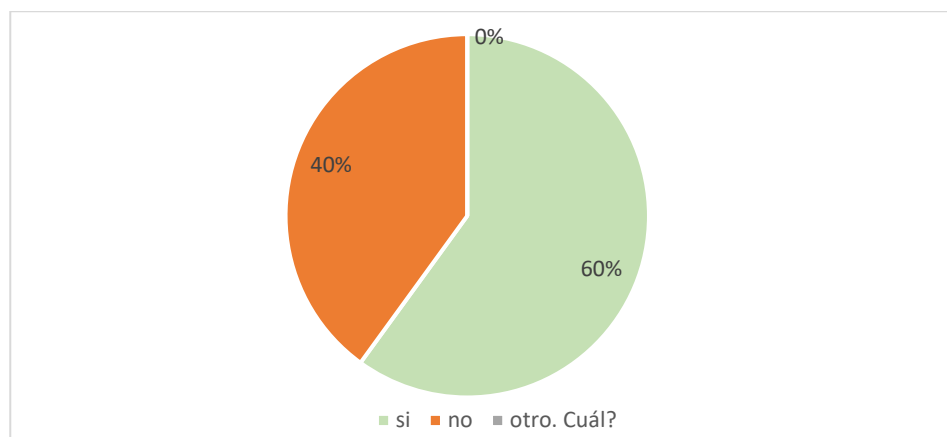


Gráfico 14

Cumplimiento ejecución del PISVTA

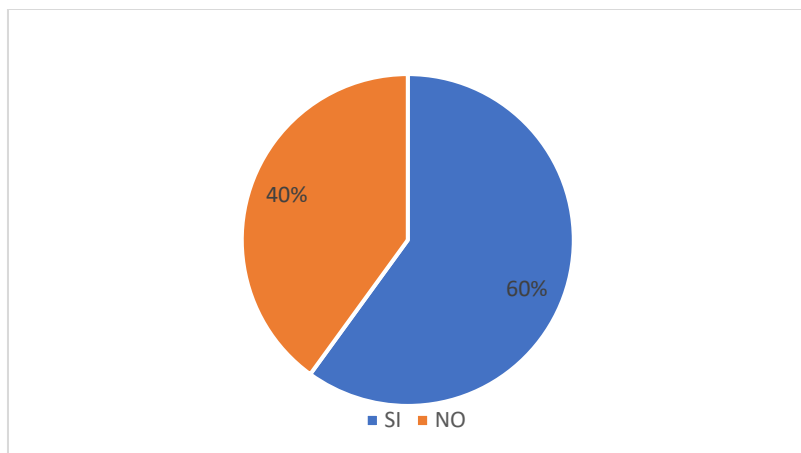


Gráfico 15

Percepción del PISVTA en beneficiarios

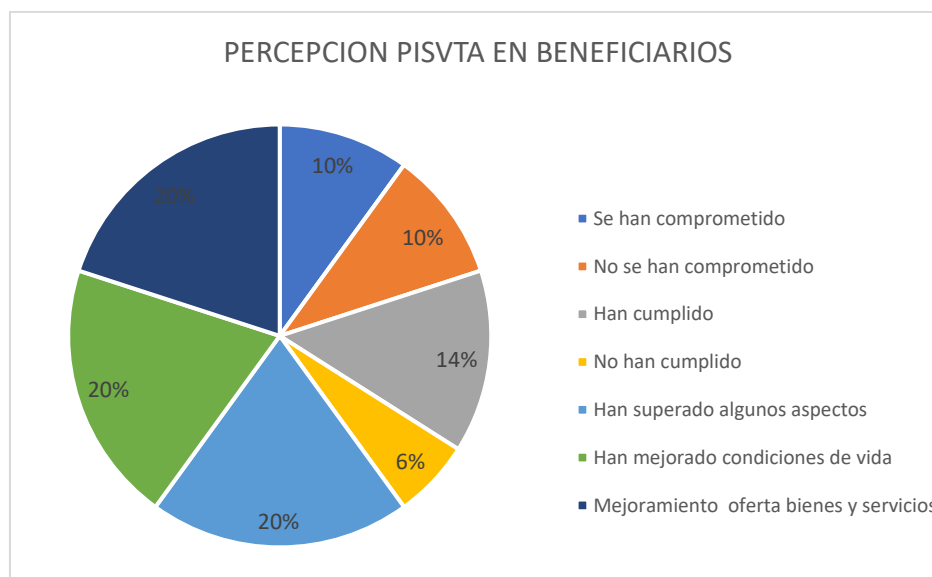
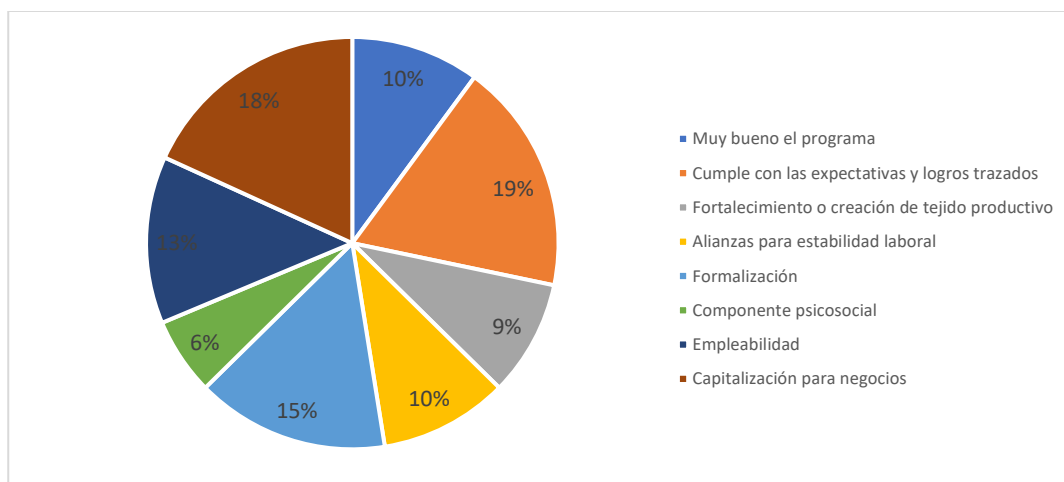


Gráfico 16

Opinión frente a la intervención (PISVTA)



Anexos 2: DOCUMENTO DE SISTEMATIZACIÓN

En cuanto al análisis y trazado del plan de sistematización, basado en la recolección y procesamiento de información, llevó tres momentos así: Situación Inicial; Proceso de Intervención Intencionada y Situación actual:

Sistematización de Experiencia: Implementación del Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (PISVTA) en el Distrito de Barranquilla Vigencia 2013 y 2021

1. ASPECTOS GENERALES

♣ Introducción y Antecedentes:

La circulación de vehículos de tracción animal (VTA) por las calles de Barranquilla, representa una problemática que genera impactos negativos para la ciudadanía, como accidentes, muertes, inseguridad, problemas en la movilidad y situaciones relacionadas con su desempeño como sustento familiar, tales como la contaminación, enfermedades, daños en la infraestructura, maltrato animal y malas prácticas de desempeño (rebusque), acentuando la vulnerabilidad de la población que usa los VTA, debido a los cambios y movimientos poblacionales y las consecuencias del conflicto interno (desplazamiento forzado, migraciones, desempleo)

La administración distrital, preocupada por esta problemática que amenaza constantemente la tranquilidad, la salud y el desarrollo local, tomó como experiencia la política implementada en otras ciudades, adecuándolas a las necesidades sociales y económicas del territorio. Es así como la Alcaldía Distrital de Barranquilla, durante la administración de Elsa Noguera (2012-2015) con la ayuda de alianzas y colaboraciones interinstitucionales y los distintos sectores sociales, logró la implementación en la ciudad del Plan Integral de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal (PISVTA), fase I, con los siguientes objetivos fundamentales: fortalecimiento y fomento de las capacidades empresariales, sustitución del animal, solución de vivienda, atención integral de la familia y mejoramiento de las condiciones de vida.

Durante la fase I (2013-2016), la ejecución del PISVTA tuvo resultados exitosos y positivos en la medida que la población beneficiada entendió que esta era la mejor opción de desarrollo y que la reconversión laboral, era una salida que además de asegurar ingresos, permitía el desempeño laboral en forma segura y en mejores condiciones y la dignificación social del carro mulero y su núcleo familiar.

Para el año 2020, con Elsa Noguera en la administración departamental, se retomó el plan y se inician acciones y alianzas conjuntas entre la Alcaldía y la Gobernación, para ejecutar la fase II, pero a pesar de seguir con la misma dinámica que la fase anterior, el número de personas beneficiarias no fue tan significativa, pues como siempre no falta quien quiera ingresar, sin previa corroboración de requisitos. Además, muchos

decidieron retornar a la informalidad una vez recibido el beneficio, se desligaron del plan y continuaron con su desempeño con el uso de VTA. Lo que significó una forma de sabotaje, retrasos e incumplimiento de las metas.

A la fecha, la Alcaldía, aún continúa con el proceso de sustitución, cuya percepción ha mejorado, según los resultados de la encuesta aplicados para la presente sistematización y los reportes por parte del equipo multidisciplinar que se encarga de la atención integral a las familias.

La realización de la presente sistematización es necesaria, para que sirva de réplica para la adecuación de los planes a nivel local y territorial, pues las sustituciones tomadas como referencia para adecuar el PISVTA en Barranquilla, no cuentan con el componente integral y sólo se basan en el intercambio del animal por un vehículo automotor, lo que representa mayores problemas a las familias en proceso de sustitución. Además, sirve como circulación y generación de nuevos conocimientos y como factor de desarrollo local, inclusión, dignificación y equidad.

2. PLANIFICACION DEL PROCESO

♣**Objeto:** Analizar los impactos causados por el PISVTA, la transformación social y económica de la población beneficiaria y de la sociedad barranquillera en general en la medida que la intervención va dirigida a la transformación de realidades de las familias propietarias y usuarias de los VTA, representando un equilibrio sociedad-ambiente y economía de tal forma que se garantice el retorno social basado en la reconversión laboral y la capacitación de habilidades emprendedoras/laborales.

Para la realización de la sistematización, se tuvo en cuenta la población beneficiaria, sus capacidades organizativas, el entorno y formas de mitigar el impacto de las actividades económicas desarrolladas por carro muleros, dirigidos, orientados y atendidos por un equipo interdisciplinario e interinstitucional encargado de atender sus necesidades en forma integral.

Para el conocimiento de las diferentes necesidades involucradas en la problemática, se realizó trabajo de campo, procesos de capacitación, orientación psicológica, creando espacios que garanticen la permanencia en la formalización y el acceso a bienes y servicios públicos de calidad y acceso a la oferta institucional.

♣**Objetivo:** Sistematización de la experiencia de Plan Integral de Sustitución de Vehículos de tracción Animal (PISVTA) en la ciudad de Barranquilla, creando un instrumento de consulta, información y generación de conocimiento a través del método de los procesos participativos desarrollados en la implementación de esta política. Permitiendo a la vez, realizar una lectura, valoración, análisis y reflexión crítica a través de procesos transformadores y experiencias vividas de diversos actores socio-económicos-culturales, contribuyendo al fortalecimiento institucional mediante la aplicabilidad de aprendizajes y conocimientos compartidos surgidos desde la práctica

♣**Eje:** a) Comunicación permanente entre actores involucrados en la ejecución del PISVTA b) formación o capacitación permanente para descubrir y fomentar nuevos perfiles de desempeños (capacidad emprendedora)
c) promoción participativa interinstitucional, grupos sociales y población beneficiaria d) reconversión laboral (oportunidad de cambio y desarrollo)

♣**Aspectos importantes desde la Recuperación Histórica:** Frente a la problemática generada por la circulación de los VTA por las calles del distrito, el PISVTA, propone un plan de sustitución que lleva inmerso la atención integral, cuya importancia va marcada en la propuesta de cambio en las condiciones de vida. Vida que se ve alterada y trastocada directamente, manifestadas en afectaciones agrupadas en cuatro componentes así:

a) Familias /Entornos (enfermedades de trabajo, Alto riesgo de accidentabilidad, b) Malas condiciones laborales, Informalidad); c) Movilidad / Tránsito /Cultura (Alto riesgo seguridad en el transporte. Accidentabilidad permanente, Transporte de materiales ilegales, Falta de cultura vial); d) Animales /Salud Pública / Bienestar: Maltrato animal (Proliferación de enfermedades, Largas jornadas y pésimas condiciones de trabajo

Tráfico / Tenencia ilegal de animales, Contaminación en vías y viviendas); Cuidad / Comunidad / Medio Ambiente (Manejo de escombros y basuras, Percepción de inseguridad, Contaminación auditiva y visual, Cargas sobre dimensionadas, Atraso y desacato de normas nacionales).

Igualmente, invita al entendimiento que, a pesar de la atención integral y la procura del fortalecimiento del ecosistema laboral y productivo, también es necesario resaltar la importancia de la articulación y operacionalización de las fuerzas activa sociales y el trabajo interinstitucional, con sentido de desarrollo social, al trabajar de la mano con personas que por su condición se les dificultaba el cambio.

3. RECUPERACIÓN, ANÁLISIS E INTEPRETACIÓN DE LA EXPERIENCIA

♣**Orden y Clasificación de la Información:** Además de la información recopilada en la exploración documental y la aplicación de los instrumentos, también se acudió además a los documentos (sin sistematizar), informes, actas, entre otros que poseía la alcaldía (centro de oportunidades) como evidencia del progreso de ejecución del plan). Dicha información fue ordenada de la siguiente forma:

Documentos institucionales (Plan de Desarrollo 2012- 2015 Barraquilla florece para Todos/ Plan Maestro de Movilidad/Plan de Desarrollo 2016-2019- Capital de vida/ Programa integral de sustitución de vehículos de tracción animal).

Documentos de investigación sobre la problemática.

Marco normativo-disposiciones normativas:

*Decreto 0877/2012- Alcaldía de Barraquilla

*Decreto 0987/2013 Alcaldía de Barraquilla

*Resolución 0053/2014 – Alcaldía de Barraquilla

*Resolución 0084 de 2014- Alcaldía de Barraquilla

*Normativa nacional y decretos ministerio sobre SVTA

*Normativa nacional sobre protección animal

Observación – diálogo con actores: Encuentros y espacios de diálogos con carreteros para conocer su experiencia y necesidad. Encuentro con autoridades Distritales y de algunos municipios que integran al área metropolitana de Barranquilla para comprender las necesidades y problemáticas.

Adicionalmente a las fuentes antes descrita, utilizaremos fuentes documentales en bibliotecas, bases de datos, información web, instrumentos de recolección de información (formatos de encuestas y entrevistas, previamente elaborados).

♣ **Aspectos importantes desde la Interpretación Crítica** El PISVTA representa para la sociedad en general un elemento de desarrollo social que promueve el cambio a través de la maximización de las potencialidades de la población beneficiaria, proyectando dignificación y equidad, basadas en el trabajo participativo, inclusivo y formativo como lo es la reconversión laboral.

ACTORES:

- *Población de carro muleros
- *Secretarías distritales
- *Secretarías departamentales
- *Fundaciones defensoras derecho animal
- *Empresa servicios públicos
- *Sectores económicos públicos
- *Sectores económicos privados
- *Academia
- *Instituciones formativas públicas y privadas

PARTICIPANTES (EQUIPO TÉCNICO)

Secretarías adscritas a la Administración Distrital	Personal de Apoyo - Vinculación Laboral mediante Orden de Prestación de Servicio (OPS)
Secretaría de Transito	6 personas para caracterización, tabulación y validación del censo del 2013 (84 preguntas que se

	realizan de forma individual a través de visitas de campo y llamadas telefónicas).
Secretaría de Gobierno	2 personas de apoyo 1 operador de bienestar animal
Secretaría de Desarrollo Económico	4 personas de apoyo al programa de SVTA del área de desarrollo productivo de la oficina de Inclusión
Secretaría de Salud	6 personas para control de zoonosis y disposición final de cadáveres
Población beneficiaria	919 carro muleros

4. METODOLOGÍA:

La sistematización se hizo conforme la estructura de Jara (Jara, 1994), obedeciendo a una programación previa realizada por el grupo interinstitucional de la siguiente forma:

a. MOMENTO INICIAL: Durante este momento se realizaron las encuestas casa a casa de la población potencialmente beneficiaria de la sustitución, a partir de la cual se realizaron las siguientes acciones:

***Focalización, Socialización:** Dichas actividades fueron realizadas a través de convocatorias a encuentros presenciales, en donde se despejaron dudas, se describió el proceso del Plan de sustitución, beneficios, requisitos entre otros aspectos

***Tabulación y análisis de la información, Caracterización:** Durante este momento se organizó la información recolectada a través de los instrumentos y se analizaron los principales aspectos de la población encuestada, BNI, desempeño, habitabilidad, acceso a servicios, saneamiento, salud, educación, etc.

Durante este momento, se realizó el diagnóstico inicial, con la ayuda de la información recopilada, analizada y procesada.

b. MOMENTO DE INTERVENCIÓN: Durante esta fase, se ejecutaron todas las actividades programadas en el PISVTA, los cuales fueron:

♣**SENSIBILIZACIÓN:** Acciones tendientes a la consideración, pleno conocimiento y concientización de ventajas, desventajas, opciones y otros aspectos alrededor de la inclusión al plan de sustitución, como factor de cambio, progreso y bienestar tanto para la familia como para el animal. Esta fase se llevó a cabo mediante charlas directas e individuales casa por casas y la realización de talleres de sensibilización en forma grupal. Durante este encuentro, se despejaron dudas y se explicó todo el proceso y el paquete de oferta que contiene el PISVTA.

♣**CAPACITACIÓN DE HABILIDADES PRODUCTIVAS O EMPRENDEDORAS:** Mediante los encuentros grupales se logró identificar el perfil de desempeño alternativo para el ejercicio de actividades diferentes a la derivada del uso de VTA; basado en talentos y conocimientos informales del propietario del animal o beneficiario. Las cuales serán fortalecidas mediante asesorías y capacitaciones contenidas en el proceso formativo preparado para tal fin y proceder a la habilitación de negocio propio de acuerdo a la elección de reconversión laboral elegida por el beneficiario

♣**PROCESO FORMATIVO:** Es el momento clave y fundamental del PISVTA, debido a que a través de él se fortalecieron y se certificaron las capacidades, conocimiento, destrezas y desempeños de los beneficiarios, a través de asesorías y talleres tales como planes de negocio, organización empresarial, inteligencia financiera, compras, costos, etc. A lo que luego les fue entregado la dotación y material de producción inicial para el inicio de su transformación económico y social.

♣**ESTABLECIMIENTO DE COMPROMISOS:** Son las condiciones de inclusión y permanencia en el PISVTA, los cuales son de parte y parte. Tanto de la población beneficiaria como de la administración institucional en la continuidad de los procesos por determinado tiempo como asesorías, seguimiento y evaluación.

♣**SUSTITUCIÓN DEL ANIMAL:** Es el proceso de preparación del animal incluido en el VTA, donde ocurre la separación del propietario y el animal, mediante una

reconversión laboral para el propietario y el descaso y salida de circulación del animal. Dicho animal es incluido en programas de adopción, empleo en actividades de otro uso, atención veterinaria (zoonosis), entre otros beneficios.

♣ **ATENCIÓN INTEGRAL A LA FAMILIA Y AL ANIMAL:** Es aquella atención que la institucionalidad ofrece a la familia una vez ingresada al PISVTA, acompañamiento psicosocial, educación, inclusión al sistema general de seguridad social en salud (SGSSS), cupos educativos, subsidios técnica, tecnológica, profesional, becas, auxilios, acompañamiento productivo, entre otros programas de interés social.

Estas acciones se realizaron mediante el establecimiento de redes y rutas de trabajo para orientar y gestionar la asignación y acceso a la oferta institucional.

c. MOMENTO FINAL: Durante este momento, se realiza la evaluación por parte de la institucionalidad el proceso, logros alcanzados, avance de actividades de impacto de corto, mediano y largo plazo, percepción, efectividad y éxito del plan.

Caso contrario, se verifican las debilidades en la ejecución, continuidad de procesos y se hacen las respectivas correcciones. Durante este momento se destacan; la evaluación, seguimiento y asesoría permanente de acuerdo al plan es de 6 meses a partir del momento de inicio de la operación del negocio.

Procesos que se desarrollaron de una forma interna (a nivel institucional) y externa (con los participantes / beneficiarios). Además, se verifica la situación inicial de los carro muleros y su núcleo familiar en comparación con la situación final o actual, notándose el impacto positivo de la reconversión laboral en sus condiciones de vida.

En este momento, se verifica qué se hizo mal y que se hizo bien durante la ejecución del plan. Puesto que, a pesar de cumplir con los objetivos y metas, trazados, no se pudo llegar a toda la población focalizada potencialmente beneficiaria, debido a que, por finalización de la vigencia administrativa, el tiempo no fue suficiente para atender las

necesidades de forma integral de todo el grupo (discontinuidad administrativa) y cambio en los objetivos de desarrollo local, por las mismas razones.

♣ACTIVIDADES FINALES (DESPUES DE LA INTERVENCION)

- Entrega de dotación y puesta en marcha de los nuevos negocios
- Recibo de los animales dados dentro de la sustitución
- Ingreso al sistema de seguridad social (salud)
- Apoyo permanente en procura del mejoramiento de las condiciones de vida
- Habilitación de negocios para cara muleros incluidos en el PISVTA
- Cursos
- Capacitaciones
- Encuentros
- Actividades de comunicación y circulación de la experiencia en medios y redes

d. LECCIONES APRENDIDAS:

- Impacto positivo en el 1.200.000 de habitantes de la ciudad que se ven afectados por los problemas ocasionados por los VTA
- Contribución a una nueva perfilación de desempeño laboral estable y propio lejos de la informalidad (Reversión laboral)
- Contribución a la solución de la problemática de movilidad, al establecer zonas de prohibición de circulación de VTA y la puesta en marcha de controles y operativos viales.
- Ingreso del animal a programas de usos alternativos en actividades del capo en zonas indígenas y campesinas.
- Establecimiento de más de 200 nuevos negocios formales
- Buena acogida al plan de sustitución, a pesar de no entregar dinero en efectivo
- Seguimiento de los procesos productivos (negocios) y asesorías permanentes.
- Desconocimiento del plan por buena parte del público en general debido a la falta de un instrumento de sistematización que evidencia la efectividad de este proceso en la ciudad de Barranquilla

- Discontinuidad de procesos, limitación de recursos
- Abandono del Plan de sustitución y retorno al uso de VTA
- Zonas restrictivas de circulación de VTA e instauración de comparendos e incautaciones
- Esfuerzos insuficientes para sacar definitivamente de circulación los VTA

Lo anterior da buena cuenta del éxito de la propuesta que encierra el plan, el cual contiene tres elementos innovadores: 1) no entrega dinero en efectivo los negocios se financian, habilitan y dotan a través de otros mecanismo, 2) como solución a la problemática generada por la circulación y uso de los VTA, se les brinda atención personalizada de forma integral a cada núcleo familiar incluido en la sustitución; 3) los animales sustituidos no sólo entran a formar parte de un programa de adopción sino que son llevados a parques y sitios donde puedan habitar tranquilamente sin acoso, maltrato ni explotación, o bien, son utilizados en el desempeño de otras actividades productivas (campo) en poblaciones campesina e indígenas.

♣ Productos que deberían surgir de esta sistematización (resultados):

- 339 sustituciones durante la fase I (2013)
- 100 sustituciones formales durante la Fase II (2021)
- 160 sustituciones Fase II (2022)
- Establecimiento de redes y puntos de apoyo interinstitucional y entre los beneficiarios.
- Reconversión laboral (nuevos emprendedores)
- Diagnóstico
- Programa formativo
- Capacitación, asesoría y seguimientos oportunos y pertinentes

♣Difusión: Es la comunicación de los resultados. Se realizó mediante audiencia pública, rendición de cuentas, eventos grupales, entrevistas, cuñas, informes, actas, correos por medio digital y tradicional (estrategia de comunicación en redes y medios tradicionales).

♣ Materiales:

Afiches, pendones, perifoneo, presentación en programas radiales, televisivos y digitales, artículo impreso y digital y la sistematización de la experiencia, con el objetivo de dar a conocer las opciones que el PISVTA ha puesto en marcha, comunicar los conocimientos y que la información circule y este al alcance público.

♣ Socialización: creación de espacios grupales que posibiliten el diálogo, control del proceso, monitoreo de los resultados, fortalecer el proceso y realizar ajustes cuando sea necesario.

♣ Conclusiones: La población beneficiaria del PISVTA, evidentemente ha sufrido una transformación, manifestada en el cambio de condiciones de vida, desempeño laboral, mejoramiento de ingresos, disminución de NBI y desempleo, trabajo digno y seguro, estabilidad económica y emocional, entre otros aspectos. Basado en el trabajo de diferentes actores y frentes unidos para alcanzar un beneficio común, como es la dignificación del carro mulero o carretero a través del proceso de reconversión laboral.

Igualmente, cabe destacar que esta experiencia exitosa implementada y ejecutada en la ciudad, es muy poco conocida, debido a la falta de una sistematización de acceso público, capaz de divulgar y socializar sus resultados. Lo poco que se ha logrado divulgar no sobre pasa a la información fracturada y breve que se publica en forma digital.

♣ Recomendaciones: Al ser una solución a corto, mediano y largo plazo, se recomienda que el periodo de asesoría y seguimiento ,sea por un poco más de tiempo. Eso garantizaría la rentabilidad del negocio, debido a que, en teoría, financieramente, el punto de equilibrio se logra con un margen más de tiempo de funcionamiento (entre 8 y 12 meses).

También se deben idear estrategias y centros de apoyo para que los nuevos negocios creen una red de apoyo, haciendo sinergia del proceso, garantizando la circulación y rentabilidad en la producción.

Por último, se deben programar encuentros y actividades que permitan la integración de negocios y poblaciones beneficiarias, creando espacio de concertación, planificación, ruedas de negocios y circulación de productos en forma presencial y digital, lo cual demanda capacitación en capacidades tecnológicas y digitales.

Anexos 3: CUESTIONARIO

OBJETIVO: Recopilar información para la sistematización de la experiencia del PISVCTA aplicada al Distrito de Barranquilla, identificando innovaciones con su puesta en marcha

Situación inicial

1. ¿Qué razón hizo que la administración se interesara en esta política como herramienta de intervención en el distrito?

2. ¿Cuál era la situación de los usuarios de este tipo de vehículos y del distrito en general antes del PISVTA?

Proceso de intervención:

3. para la implementación de esta intervención (PISVTA) ¿Qué actividades emprendió el distrito para hacer su operatividad?

*Economía: desarrollo económico/formalización/trabajo digno/generar ingresos

*Social: desarrollo social / disminución NBI/ relaciones

*Ambiental: impactos / beneficios / infraestructura

Situación final:

4. ¿El pispvcta ha cumplido con las expectativas?

5. ¿Cómo ha mejorado la relación entorno-sociedad-economía? ¿o puede usted señalar otro factor?
6. ¿Qué percepción tiene de los beneficiados?

lecciones aprendidas:

¿Que podría expresar o agregar frente a la intervención?

Anexos 4: Evidencia fotográfica proceso PISVTA en la ciudad de Barranquilla

