

Movilidad Sustentable

Propuesta de Gestión Integral para la Sustitución de la Tracción a Sangre

Ciudad de Corrientes



Alonso, Hernan - Domitrovic, Martin





Informe

MOVILIDAD SUSTENTABLE

PROPUESTA DE GESTIÓN INTEGRAL PARA LA SUSTITUCIÓN DE LA TRACCIÓN A SANGRE

CIUDAD DE CORRIENTES

Trabajo Final de Carrera | Unidad Pedagógica B

2020 | 2021

Equipo de investigación

Hernan Alonso

Martín Domitrovic

Cátedra TFC - UPB

Arq. Silvina López

Arq. Venettia Romagnoli

Arq. Claudia Terenghi

Arq. Otilia Aguirre



Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad Nacional del Nordeste



Dedicatoria

En primer lugar, a nuestros padres y familias, por su apoyo incondicional y soporte de siempre.

A los amigos, por el acompañamiento constante durante todo el proceso.

A quienes de una u otra manera, formaron parte de este proyecto.



Índice de contenidos

01 / Introducción

1 / Presentación del tema

1.1 / Presentación.....	02
1.2 / Tema-problema.....	03
1.3 / Hipótesis	04
1.4 / Objetivos	04
1.5 / Actores intervinientes.....	05
1.6 / Informantes clave	06
1.7 / Productos, efectos e impactos	07

2 / Metodología y plan de trabajo

2.1 / Metodología de trabajo	08
2.2 / Plan de trabajo	09
2.3 / Dimensiones analizadas	11

02 / Marco teórico-contextual

1 / Movilidad Urbana

1.1 / Movilidad.....	13
1.2 / Palabras clave	13
1.3 / Conceptos básicos.....	14
1.4 / Movilidad sustentable.....	16
1.5 / Indicadores para la planificación de la Movilidad	16
1.6 / Tipos de vías urbanas.....	17
1.7 / Jerarquías de movilidad	17

1.8 / Movilidad en Latinoamérica.....	18
1.9 / Movilidad en Argentina	18

2 / Tracción a sangre

2.1 / Definición de Tracción a Sangre.....	19
2.2 / Uso de la TAS a través de la historia.....	19
2.3 / Componentes de la problemática	20
2.4 / Carreros y su labor	21
2.5 / Trabajo infantil	22
2.6 / Seguridad vial	23
2.7 / Gestión de RSU.....	23
2.8 / Protección animal	24
2.9 / Explotación de recursos	25

3 / Casos modelo de gestión

3.1 / Ventajas y desventajas de gestiones municipales.....	26
--	----

4 / Buenas prácticas

4.1 / Normativa.....	28
4.2 / Financiación	28
4.3 / Censo, registro y empadronamiento.....	29
4.4 / Sustitución del equino.....	30
4.5 / Destino del equino.....	30
4.6 / Capacitación	31



Índice de contenidos

03 / Análisis

1 / Dimensión física-natural

1.1 / Localización geográfica.....	33
1.2 / Suelo.....	33
1.3 / Hidrografía.....	34

2 / Dimensión histórica

2.1 / Crecimiento de la mancha urbana.....	35
--	----

3 / Dimensión Urbana - Movilidad

3.1 / Niveles de movilidad.....	40
3.2 / Clasificación de la red vial.....	42
3.3 / Estructura vial.....	43
3.4 / Infraestructura de la red vial.....	45
3.5 / Trama urbana.....	46
3.6 / Barreras urbanas.....	47
3.7 / Puntos atractores.....	49
3.8 / Estacionamiento.....	51
3.9 / Medios de transporte.....	53
3.10 / Transporte público.....	55
3.11 / Viajes y desplazamientos.....	57
3.12 / Siniestralidad.....	59

4 / Planes y políticas de movilidad

4.1 / Transporte urbano de colectivos.....	60
4.2 / Bicicletas y red de ciclovías.....	61
4.3 / Movilidad peatonal y accesibilidad.....	63

4.4 / Tracción a sangre.....	64
Programa “Carreros, un desafío social”.....	65

5 / Dimensión normativa-legal

5.1 / Los animales.....	68
5.2 / El medio ambiente.....	68
5.3 / El trabajo de carreros.....	68
5.4 / Trabajo infantil.....	69
5.5 / Tránsito y seguridad vial.....	69
5.6 / Ordenanzas que regulan la TAS.....	70

6 / Dimensión socioeconómica

6.1 / Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI).....	71
6.2 / Asentamientos informales.....	73
6.3 / Zonas de residencia de carreros.....	74
6.4 / Implicancias socioeconómicas.....	76

7 / Dimensión sociolaboral

7.1 / Actividades de los trabajadores carreros.....	77
7.2 / Trabajo de campo.....	78
7.3 / Forma de trabajo.....	79
7.4 / Trabajo infantil.....	80
7.5 / Gremios de trabajadores carreros.....	81

8 / Dimensión urbano-laboral

8.1 / Puntos atractores.....	82
8.2 / Desplazamientos.....	84



Índice de contenidos

8.3 / Vehículos (carros de TAS)	85
8.4 / Seguridad vial	87
8.5 / Compatibilidad vial	88
9 / Dimensión ambiental	
9.1 / Riesgo hídrico	89
9.2 / Recursos naturales	90
9.3 / Gestión de los RSU	91
9.4 / Microbasurales	92
9.5 / Planes y políticas actuales	93
9.6 / Cooperativas de reciclaje	94
9.7 / Equinos	95
9.8 / Animales sueltos	97
9.9 / Secuestros	98
10 / Dimensión sociocultural	
10.1 / Identidad y pertenencia	99
10.2 / Tradición	100
10.3 / Educación	100
10.4 / Los carreros en los medios de comunicación	101
10.5 / Opinión pública	102
10.6 / Actores e intereses	104

04 / Diagnóstico

1 / Programa "Carreros, un desafío social"	107
2 / Situación administrativa-legal	108
3 / Situación socioeconómica	110
4 / Situación sociolaboral	111
5 / Situación urbano-laboral	112
6 / Situación ambiental	116
7 / Situación sociocultural	119
Posibles escenarios	
8.1 / Escenario actual	121
8.2 / Escenario tendencial	122
8.3 / Escenario ideal	123



Índice de contenidos

05 / Propuesta

1 / Gestión deseada

1.1 / Gestión exógena	125
1.2 / Gestión endógena	125
1.3 / Cogestión	125

2 / Premisas operativas

2.1 / Interdisciplinariedad	126
2.2 / Intersectorialidad	126
2.3 / Progresividad	126
2.4 / Visión sustentable	127

3 / Actores intervinientes

3.1 / Esquema organizativo	129
----------------------------------	-----

4 / Factores condicionantes de la factibilidad del Plan

4.1 / Recursos económicos	130
4.2 / Recursos humanos	130
4.3 / Operativos-temporales	130
4.4 / Sociales	131
4.5 / Políticos	131
4.6 / Técnicos-administrativos	131

5 / Roles

5.1 / Coordinación	132
5.2 / Ejecución	132
5.3 / Financiamiento del Municipio	133
5.4 / Microfinanciamiento a familias	133

6 / Recursos

6.1 / Aporte de actores	134
-------------------------------	-----

7 / Plan de Gestión

7.1 / Esquema de Gestión Integral	137
7.2 / Eje estratégico N° 1 / Administrativo-legal	138
7.2 / Eje estratégico N° 2 / Sociolaboral	142
7.3 / Eje estratégico N° 3 / Urbano-ambiental	144

8 / Circuito propuesto

8.1 / Esquema de recorridos	146
-----------------------------------	-----

9 / Etapas del Plan

9.1 / Etapas propuestas	147
9.2 / Cronograma	155

10 / Vehículos propuestos - adquisición

10.1 / Transporte de materiales de construcción y fletes	157
10.2 / Actividad de reciclaje	158

11 / Dispositivo propuesto de fabricación local

11.1 / Actividad de reciclaje	159
11.2 / Impacto en la Movilidad Urbana	166

06 / Anexo

Entrevistas	168
-------------------	-----

Bibliografía	183
--------------------	-----



01/ Introducción



Introducción

Presentación del tema

1.1 / Presentación

El presente trabajo se desarrolla como un Trabajo Final de Carrera de la Unidad Pedagógica "B" de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste en convenio con la Dirección General de Movilidad, dependiente de la Secretaría de Transporte de la Municipalidad de Corrientes.

En un principio nos volcamos a la investigación de la problemática de la Movilidad Urbana en la ciudad de Corrientes, con una variedad de ideas concretas como propuestas, pero finalmente terminamos inclinándonos hacia un modo de transporte que carecía de una política o plan de gestión como es la Tracción a Sangre.

El trabajo hace hincapié en un modo de transporte y en un sector social que forman parte de la ciudad de Corrientes, donde existen multiplicidades de problemas de movilidad, urbano ambientales, jurídico-legales y

socioeconómicos. En relación a esto, el trabajo analiza y diagnostica a la movilidad urbana y a este modo de transporte en particular en distintos aspectos para crear diversas líneas de acción que ayuden a la gestión integral de este problema, proponiendo un plan de gestión por etapas, y con su correcto seguimiento en el tiempo.

El contenido del trabajo final de carrera se desarrolló en tres grandes etapas, una primer etapa cognoscitiva (Investigación Temática Movilidad Urbana, Ajustes en el reconocimiento del problema y Análisis) donde se organizó y sistematizó la información en diversas dimensiones y escalas de análisis; una segunda etapa de diagnóstico donde se cruzaron los datos cuantitativos y cualitativos para elaborar una situación actual de este modo de movilidad y del territorio, obteniendo así los principales problemas, y una tercer etapa propositiva donde se desarrolló una posible solución mediante un plan de

gestión, a los conflictos detectados previamente. Cabe destacar que el trabajo se realizó de manera multiescalar, de lo macro -Movilidad Urbana- a lo micro -Carros de Tracción a Sangre-, además de manera multidisciplinar, teniendo en cuenta las opiniones y datos aportados por multiplicidad de actores.



ESCALA DE ABORDAJE MACRO
Movilidad Urbana en Corrientes



NEXO
Medios de transporte y políticas



ESCALA DE ABORDAJE MICRO
Carros de tracción a sangre



Introducción

Presentación del tema

1.2 / Tema-problema

El tema-problema fue redefinido en la instancia de ajustes en el reconocimiento del problema, durante fines del mes de septiembre y principios de octubre de 2020.

La tracción a sangre (TAS a partir de aquí), es una problemática que lleva años sin resolverse definitivamente, y visto que es un medio más de transporte dentro de la ciudad, tiene que ver con la movilidad urbana, pero desde una perspectiva socio ambiental muy fuerte.

Durante nuestra investigación de la movilidad observamos que **existe una gran problemática alrededor de este tema, que involucra tanto a trabajadores informales como animales y al medio ambiente urbano**

La tracción a sangre es un modo de transporte muy difundido en Latinoamérica. Como consecuencia de esta actividad, ha surgido la tan conocida problemática de la Tracción a Sangre.

TEMA - PROBLEMA
Temática general



Movilidad
Urbana en
Corrientes

AJUSTES EN EL
RECONOCIMIENTO
DEL PROBLEMA
Propuesta específica



Movilidad
sustentable
Sustitución de
Carros de
Tracción a
Sangre

MEDIOS DE TRANSPORTE OBSERVADOS

Movilidad peatonal

Bicicleta

Automovil

Colectivos

Motocicletas

Tracción a Sangre

PMR (personas con
movilidad reducida)

Mercancías



Es un modo de transporte muy presente en la ciudad, el cual necesita una respuesta inmediata para dar solución parcial o definitiva a esta problemática.

01/



Introducción

Presentación del tema

1.3 / Hipótesis

El uso de la TAS en la Ciudad de Corrientes repercute negativamente en la Movilidad Urbana y existe debido a una carencia de política integral para este medio de movilidad, y por los usos y costumbres de un grupo social de trabajadores.

1.4 / Objetivos

General

→ Proponer un **plan de gestión integral** para la **sustitución progresiva** de los carros de TAS.

Particulares

- Realizar un **diagnóstico integral** de la Movilidad Urbana en la ciudad de Corrientes y de la problemática de la TAS, desarrollando escenarios actuales, tendenciales e ideales.
- Plantear **alternativas de movilidad a los recicladores urbanos y transportistas de materiales de construcción** informales, que potencie y mejore sus condiciones de trabajo.
- Proponer un dispositivo de **acople de fabricación local, que sea eficiente y sustentable** con el medio ambiente y que se adapte a su forma de trabajo.
- Proponer la **segregación vial** para este modo de transporte de otros modos y de esa manera **fortalecer la seguridad vial**.
- Formular lineamientos para **desincentivar el uso de equinos** como medio de movilidad dentro de la ciudad.

01/

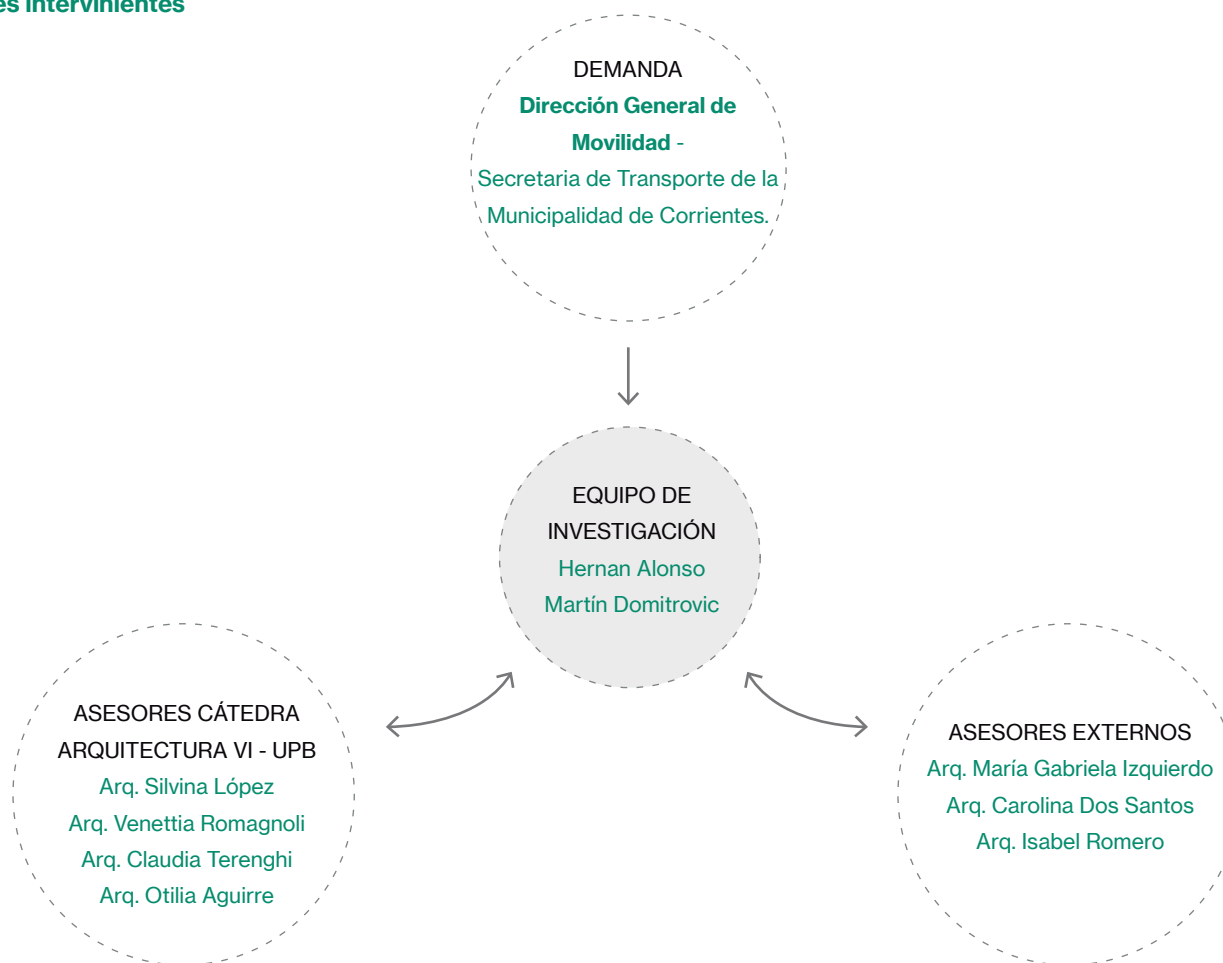


Introducción

Presentación del tema

1.5 / Actores intervinientes

01/

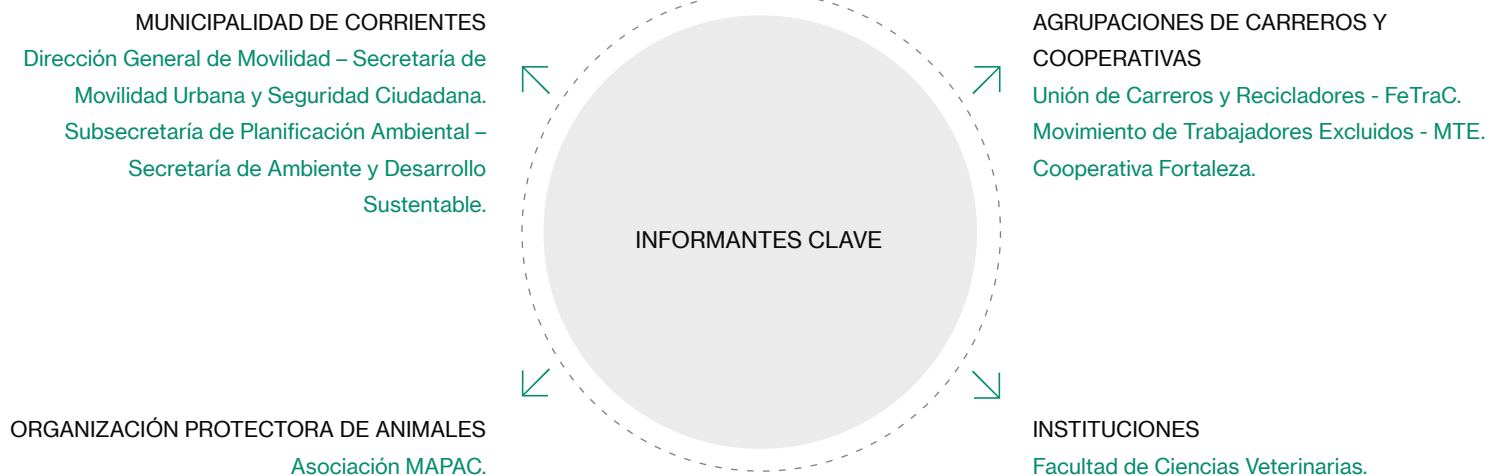




Introducción

Presentación del tema

1.6 / Informantes clave



01/



Introducción

Presentación del tema

1.7 / Producto, efectos e impactos

El producto final deseado es un **Plan de Gestión Integral** para la Sustitución progresiva de la TAS, dentro del cual se proponen vehículos que respondan a las necesidades de los carreros y a la demanda del Municipio.

Efectos sobre el sistema científico-técnico

El proyecto pretende **generar nueva información sobre la Movilidad Urbana**, en un ámbito de aplicación acotado a la **Ciudad de Corrientes**, utilizando como base información teórica investigada por terceros previamente, así como también antecedentes que sirven para evaluar la eficacia en la implementación concreta de planes o políticas.

Efectos sobre la actividad universitaria

Como futuros profesionales, se aspira a **profundizar en los conocimientos de un proyecto de investigación y en el desarrollo de un plan**, que no sólo formen parte como antecedente académico, sino que también resulte útil en el desempeño de la profesión de arquitecto.

Aplicación de los resultados del proyecto

Se aspira a poder cumplir fehacientemente con los objetivos planteados y **que los resultados que se obtengan en el presente proyecto sean de utilidad para su aplicación por parte de la Municipalidad de Corrientes** mediante una transferencia de los documentos, y con ello, aportar una herramienta eficaz desde el ámbito académico de la UNNE a las políticas de Movilidad Urbana implementadas por la comuna.

Posibles impactos

- Entender a la ciudad como un **sistema complejo de formas de movilidad y desplazamientos de personas, vehículos y animales**, reconociendo a los múltiples medios que operan, sus jerarquías actuales y los conflictos existentes y a futuro.
- Cambiar la percepción de la ciudadanía en general para con los denominados "carreros", dando a conocer sobre este grupo de trabajadores y **concientizando sobre el trabajo que realizan** en el ámbito urbano.
- Mejorar la **situación laboral** de los carreros, **generando oportunidades** para insertarlos en la economía formal.

01/



Introducción

Metodología y plan de trabajo

2.1 / Metodología de trabajo



01/



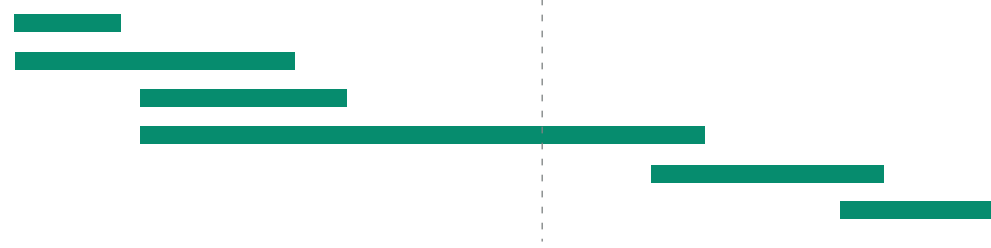
Introducción

Metodología y plan de trabajo

2.2 / Plan de trabajo

Definición del tema – problema
Investigación temática Movilidad Urbana
Ajustes en el reconocimiento del problema
Análisis
Diagnóstico
Propuesta final

Abr May Jun Jul Ago Set Oct Nov Dic En Feb Mar Abr May Jun Jul Ago
2020 2021



INVESTIGACIÓN TEMÁTICA MOVILIDAD URBANA

- Lectura de bibliografía sobre movilidad urbana.
- Lectura de artículos, noticias, publicaciones sobre el tema en Corrientes.
- Definición de conceptos y palabras claves.

AJUSTES EN EL RECONOCIMIENTO DEL PROBLEMA

- Contacto con el cliente: Municipalidad de Corrientes - entrevista.
- Contacto con asesores técnicos municipales - reuniones.
- Recabación de datos, documentos e informes oficiales.
- Relevamiento físico, social y ambiental de la ciudad.
- Encuesta de movilidad para la ciudadanía.

01/



Introducción

Metodología y plan de trabajo

01/

ANÁLISIS

- Analisis integral de la Movilidad Urbana en la ciudad de Corrientes.
- Identificación de políticas existentes de Movilidad Urbana del municipio.
- Estudio de casos modelo de gestión en otras ciudades y de Buenas Prácticas sobre la TAS.
- Búsqueda de antecedentes de política de tracción a sangre y la implementación del plan "Carreros, un desafío social".
- Lectura de normativa existente sobre el uso de la TAS.
- Encuesta y opinión de la ciudadanía sobre la TAS.
- Contacto con organizaciones protectoras de animales, vecinales e instituciones involucradas - entrevistas.
- Análisis socioeconómico y ambiental de los carreros.
- Entrevista a trabajadores carreros.
- Observación y relevamiento de su labor.
- Estudio urbano-laboral de los trabajadores carreros.
- Estudio de principales rutas y puntos atractores para este modo de transporte.

DIAGNÓSTICO

- Comprobación de fallas y aciertos en la implementación del plan anterior.
- Verificación del real cumplimiento de las leyes y ordenanzas existentes.
- Diagnóstico social, laboral y económico de los trabajadores informales y de sus condiciones de trabajo.
- Evaluación del impacto del uso de la tracción a sangre como medio de movilidad en la ciudad.
- Comprobación de la seguridad vial de los conductores de los carros y su grupo familiar.
- Evaluación de estado de salud de los animales.
- Valoración y contrastación de las posturas de todos los actores involucrados en el asunto.
- Elaboración de un diagnóstico de la realidad contemplando los puntos que anteceden.
- Planteamiento de escenarios futuros.

PROPUESTA

- Propuesta de lineamientos del Plan de Gestión, premisas, modo de implementación, etapas, y forma de financiación.
- Propuesta de vehículos que respondan a las necesidades laborales de los carreros y a la demanda del Municipio.
- Presentación y ponencia de los resultados del estudio.



Introducción

Metodología y plan de trabajo

2.3 / Dimensiones analizadas



DIMENSIÓN
FÍSICA-NATURAL



DIMENSIÓN
HISTÓRICA



DIMENSIÓN URBANA
- MOVILIDAD



PLANES Y POLITICAS
DE MOVILIDAD



DIMENSIÓN
NORMATIVA-LEGAL



DIMENSIÓN
SOCIOECONÓMICA



DIMENSIÓN
SOCIOLABORAL



DIMENSIÓN
URBANO-LABORAL



DIMENSIÓN
AMBIENTAL



DIMENSIÓN
SOCIOCULTURAL

01/



02/

Marco teórico-contextual



Marco teórico-contextual

Movilidad Urbana

1.1 / Movilidad

Para introducirse en el tema de Movilidad Urbana, es importante tener en cuenta algunos conceptos de los cuales partir para entenderlo en toda su dimensión. Debe entenderse como todos los modos de transporte, que se desplazan físicamente por el territorio. Además es motor e impulsor de la economía y del marco laboral de todos los trabajadores, como así también de la igualdad de oportunidades en las posibilidades de accesibilidad y uso de los espacios de nuestra ciudad.

*“se intuye que la **movilidad urbana** remite a todas las **movilidades de diferente escala espacial y temporal realizadas en el ámbito de un sistema urbano**, pues hay referencias a la movilidad cotidiana vinculada a la migración pendular entre el hogar y el trabajo u otras actividades; a la residencial, vinculada al mercado inmobiliario; y a la profesional, vinculada al mercado de trabajo” (Fulong, 2005; Korsu, 2010; Massot y Proulhac, 2010; Contreras, 2011).*

*“La **movilidad**, sin duda, condiciona el marco laboral de tal manera que el modo con el que nos desplazamos -a pie, en bicicleta, en transporte público, en coche...-, así como el tiempo y el dinero que le dedicamos, repercute en las condiciones de trabajo, en la salud y en el bienestar de los trabajadores y las trabajadoras y, por supuesto, en el salario real final.” Fernando Rodrigo. Director del Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud de Barcelana. 2009.*

*“Avanzar hacia un país inclusivo y moderno, que otorgue a todos iguales oportunidades de cumplir metas y aspiraciones personales: Un desafío a la arquitectura, urbanismo, programas y proyectos públicos a incorporar las condiciones necesarias para que **nuestras ciudades, edificios, plazas y parques tengan posibilidades de acceso y uso para todos sus habitantes**” MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL. Ciudades y Espacios para todos. Corporación Ciudad Accesible Boudeguer & Squella ARQ. Santiago de Chile. 2010.*

1.2 / Palabras clave

Entender a la oivilidad desde todas sus partes y campos de acción.

CONCEPTOS BASICOS: Accesibilidad | Siniestralidad | Trafico/transito | Desplazamiento/viajes | Espacio publico | Infraestructuras

CONCEPTOS SECUNDARIOS: Señalización vial | Estacionamiento | Carril exclusivo | Ciclovías | Ruido

MEDIOS DE TRANSPORTE: Movilidad peatonal | Bicicleta | Automóvil | Colectivos/buses | Motocicletas | Personas con Movilidad Reducida |

Tracción a sangre | Mercancías

PLANIFICACION Y GESTION: Demanda de movilidad | Encuestas Origen-Destino | Plan de movilidad | Gestión de movilidad sostenible

Legislación sobre movilidad | Ecomovilidad | Eficiencia energética | Indicador | Impacto socio ambiental | Exclusión laboral | Urbanismo táctico



Marco teórico-contextual

Movilidad Urbana

1.3 / Conceptos básicos

ACCESIBILIDAD

Capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar. Es decir, la posibilidad de tener acceso.

Todos los ciudadanos tienen derecho a acceder sin impedimentos y de forma segura a los espacios y equipamientos públicos, así como a los centros de trabajo y actividad económica donde desarrollan su labor profesional.

Garantizar este derecho es fundamental para evitar situaciones de exclusión social y laboral debido a una planificación deficiente de los servicios de transporte público o a un diseño inadecuado de la vía pública.

ACCIDENTALIDAD / SINIESTRALIDAD

Perjuicio físico o material producido por la colisión entre dos o más medios de transporte o sistemas de desplazamiento

(entre conductores, entre conductores y peatones, entre conductores y ciclistas, entre conductores y animales). Los accidentes de tráfico son una de las consecuencias negativas del aumento exponencial que ha experimentado en las últimas décadas el número de vehículos en circulación y de desplazamientos que se realizan cada día. La concentración de la población la consiguiente interacción entre las distintas redes de movilidad que conviven en el entorno urbano o en las rutas aumentan la probabilidad de tener un accidente.

TRÁNSITO

Flujo de vehículos a motor en una vía pública urbana o interurbana.

La gestión del tráfico -o de la circulación, como tradicionalmente se ha dicho- es una de las funciones de las instituciones y organismos responsables de la movilidad en el espacio urbano y vías interurbanas. Durante las últimas décadas, el aumento exponencial del parque automotor ha superado la capacidad de calles y rutas en algunos momentos del día, especialmente en los accesos a las grandes ciudades.

02/



Marco teórico-contextual

Movilidad Urbana

VIAJES / DESPLAZAMIENTOS

Trayectoria entre dos puntos. Distancia a recorrer para ir de un lugar a otro. En movilidad puede ser utilizado como sinónimo de viaje.

El territorio es el soporte físico de la movilidad. Las infraestructuras viarias, los distintos servicios de transporte público colectivo, las bicitras y el resto de itinerarios que confluyen en el espacio público configuran unas redes de movilidad complejas que facilitan los desplazamientos cotidianos a la población. Los datos estadísticos muestran que la movilidad del conjunto de los ciudadanos -y de los trabajadores y las trabajadoras en particular- exige cada vez más tiempo, energía y esfuerzo, lo que repercute en la calidad de vida individual y en el balance económico colectivo.

ENCUESTAS DE ORIGEN - DESTINO

El viaje es una unidad de estudio que puede definirse metodológicamente como recorrido entre un lugar de salida y otro de llegada, o como recorrido entre un fin y su satisfacción.

Estudiar la movilidad a partir de los lugares de origen y destino de un viaje “esconde” trayectorias en el territorio. El estudio de casos requiere la construcción de modelos analíticos que permitan obtener resultados susceptibles de cierta generalización o inferencias, algo más que imágenes específicas y particulares.

Mediante las encuestas de origen destino se visibilizan estos desplazamientos en el territorio que muchas veces son imperceptibles, debido a la complejidad en el sistema de actividades en el territorio.

Es el territorio el que influye en los desplazamientos y mediante estos estudios se evidencian los viajes potenciales de las personas.

INFRAESTRUCTURA

Calles, rutas (infraestructura viaria) y red ferroviaria que facilitan el desplazamiento de vehículos y el transporte de personas o mercancías.

Las infraestructuras viarias y ferroviarias han sido desde siempre un elemento clave para el desarrollo socioeconómico de los territorios y de sus poblaciones humanas, ya que han facilitado el transporte de personas y, sobre todo, de mercancía, imprescindibles para el mantenimiento de las actividades de las ciudades.

La planificación e inscripción sostenible de estas infraestructuras en el territorio permite un desarrollo humano compatible con sus valores ecológicos, ambientales y paisajísticos.

02/



Marco teórico-contextual

Movilidad Urbana

02/

1.4 / Movilidad sustentable

La movilidad sustentable **permite a individuos y sociedades satisfacer sus necesidades de acceso a áreas de actividad con total seguridad de manera compatible con la salud de los seres humanos y los ecosistemas urbanos**. El mismo busca:

- Equilibrio equitativo entre las distintas generaciones (presente y futuro).
- Un funcionamiento eficiente a costos razonables.
- Poner a disposición de todas las poblaciones y grupos sociales una elección entre distintas alternativas de transporte. (Taller tecnico: Consulta sobre encuestas Orige-Destino en America Latina. CEPAL)

1.5 / Indicadores para la planificación de la Movilidad

Los estudios y datos de movilidad son **fundamentales para la planificación de sistemas de movilidad sostenibles** y para promover la equidad en el acceso a los diferentes servicios y mejorar la calidad de vida de los habitantes de las ciudades.

Para conocer el impacto de unas determinadas acciones, y los beneficios sociales, ambientales y/o económicos conseguidos, es necesario elaborar una relación de índices o indicadores que traduzcan las tendencias en valores numéricos cuantitativos. Contar con una batería de indicadores permite valorar el éxito de una determinada medida, revisar los objetivos iniciales, y reformular la estrategia de actuación. Entre los indicadores mas importantes podemos mencionar:

- Encuestas de movilidad/origen-destino: Permiten conocer atributos de accesibilidad, cobertura, desempeño del transporte y desplazamientos, por lo que **son una de las fuentes de información predilecta** para diversos indicadores urbanos y esenciales para el diseño y monitoreo de políticas de movilidad sostenible.

→ Estadísticas de vialidad Nacional: a través de us informes de Transito Medio Diario Anual (TMDA), que **cuantifica la cantidad de vehiculos pasantes en sus estaciones** permanentes y censos de cobertura.

→ Informes la Direccion de Estadisticas y Censos para el Aglomerado Corrientes: Se tienen en cuenta **modos de transporte, tiempos de viaje, destino, siniestralidad**, entre otros.

→ Informes del sistema SUBE: Para **detectar flujos de personas, y cuantificar la demanda en transporte publico; entre otros**.

1. Asequibilidad del transporte público para familias de menores ingresos
2. Indicador de accesibilidad al transporte público para colectivos con movilidad reducida
3. Indicador de emisiones de contaminantes atmosféricos
4. Indicador de obstáculos de ruido
5. Indicador de muertes en carretera
6. Indicador de acceso a servicios de movilidad
7. Indicador de emisiones de gases de efecto invernadero
8. Indicador de congestión y retrasos
9. Indicador de eficiencia energética
10. Indicador de oportunidad para la movilidad activa
11. Indicador de integración multimodal
12. Indicador de satisfacción con el transporte público
13. Indicador de modos activos de seguridad vial
14. Indicador de calidad de espacios públicos
15. Indicador de diversidad funcional urbana
16. Indicador de tiempo de viaje de ida y vuelta
17. Indicador de uso de espacio de movilidad
18. Indicador de seguridad

Ejemplo de batería de indicadores de Movilidad sustentable. Comisión Europea. Fuente: cepal.org



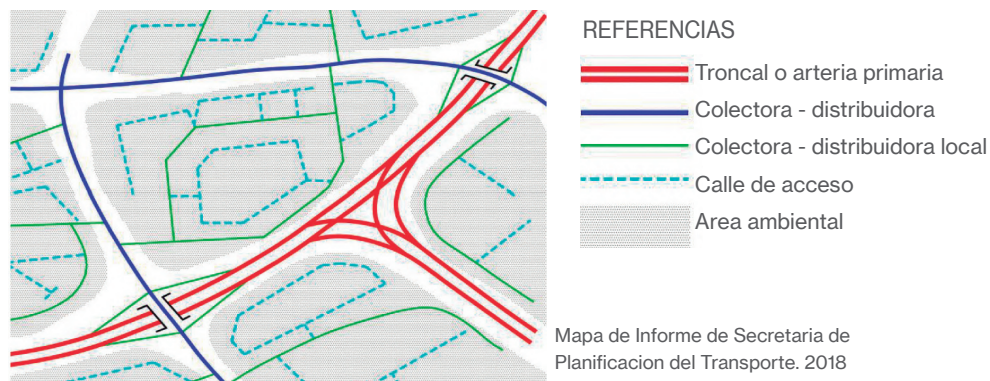
Marco teórico-contextual

Movilidad Urbana

1.6 / Tipos de vías urbanas

Clasificación según la Secretaría de Transporte de la Nación

- Las **troncales o arterias primarias** son las rutas, autovías, circunvalaciones, etc., donde el tránsito es pasante y no penetra hacia dentro de las ciudades o pueblos. Enlazan diferentes centros urbanos.
- Las **colectoras o distribuidoras** tienen una jerarquía menor y son las que vinculan a las anteriores con la trama urbana. Comprenden a las avenidas principales que van conectando diferentes zonas de las ciudades.
- Las **colectoras o distribuidoras locales**, son las avenidas de menores dimensiones geométricas, o calles principales, que encauzan el tránsito que se dirige a áreas interiores dentro del ejido urbano.
- Las **calles de acceso** tienen como principal característica llevar solamente tránsito que se dirige a viviendas o destinos específicos. No permiten la circulación de vehículos pasantes. Ello se logra con diferentes intervenciones sobre la geometría de las vías o mediante restricciones normativas. Este último grupo es el que posibilita la configuración de las **áreas ambientales**, donde el tránsito vehicular es calmado.



1.7 / Jerarquía de movilidad

La figura sintetiza una posible escala de prioridades a la hora de pensar y diseñar la movilidad urbana. En la cúspide encontramos el **modo de movilidad con menor costo y al que se le debiera dar prioridad**. Por el contrario los automóviles particulares son los que mayor costo generan y son los que debieran tener menos prioridad en la movilidad.



Fuente: elaboración propia



Marco teórico-contextual

Movilidad Urbana

1.8 / Movilidad en Latinoamérica

América Latina ha experimentado un fuerte crecimiento poblacional en las últimas décadas, asociado a un proceso de urbanización intenso y descontrolado. Entre 1995 y 2009, la población total de la región aumenta de 472 millones a 575 millones de habitantes.

La forma de ocupación de las grandes áreas urbanas, asociada al proceso desigual de ubicación, de mala calidad del servicio y altas tarifas. Por otro lado, **los grupos con mayor ingreso y su uso creciente del automóvil colaboran en la dispersión urbana y la utilización intensiva de empleo y servicios públicos, y genera un patrón caótico de circulación de personas y mercancías.** Estos patrones y mecanismos presentan graves problemas para los usuarios más vulnerables como son los peatones y los ciclistas (falta de veredas o cruces y rutas seguras) y para la mayoría de la población que necesita del transporte público (deficiencias de oferta sistema vial limitado que, además, necesita servir adecuadamente a los vehículos de transporte colectivo. Este patrón de movilidad genera graves externalidades negativas como la contaminación del aire, la accidentalidad y la congestión vial.

1.9 / Movilidad en Argentina

En Argentina, según informes recientes de la AFAC (2018), la Flota Circulante o Parque "Vivo" al cierre del año 2018 fue de 13.950.048 vehículos, representando una suba del 4,9% con relación al año anterior.

La flota vehicular se conforma por un 85,2% de automóviles, 11,2% de comerciales livianos y 3,6% de comerciales pesados, incluyendo camiones y ómnibus (sin considerar acoplados y remolques). Al relacionar esta nueva información con los datos de población, se observa que **hay 3,15 habitantes por vehículo**; este valor se relaciona con una tasa de motorización creciente. Además, según datos del Estudio Observacional Vial, el 62% de individuos que manejan automóviles de cuatro o más neumáticos circulan sin acompañantes (Vial, 2018).

02/



Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

2.1 / Definición de Tracción a Sangre

Etimológicamente hablando, el término “tracción” proviene del latín tractio. En el mismo sentido, es importante una definición concreta de tracción animal o “tracción a sangre”: *“Se entiende por tracción a sangre (o T.A.S.) como el acto y la consecuencia de tirar de una cosa con el objetivo de desplazarla o de conseguir que se mueva. Se considera entonces que T.A.S, consiste en el uso de un cuerpo biológico – sea un animal humano o no humano – para arrastrar un carro, un arado u otro dispositivo y transportar carga con el empleo de su propia fuerza.”* (Di Benedetto, Fernando. 2019)

Como contraposición de ello, tenemos a los vehículos automotores artificiales creados por el hombre, que son de tracción mecánica y humana debido a que se emplea un artefacto y un esfuerzo mínimo del conductor.



2.2 / Uso de la TAS a través de la Historia

El hombre desde tiempos inmemoriales, ha procurado su subsistencia de distintas formas y por distintos medios, como la caza, la pesca y la agricultura. El trabajo con el transcurso del tiempo se ha ido complejizando debido a los continuos cambios sociales culturales y tecnológicos, y está vinculado directamente con el medio ambiente en que se desarrolla la vida social de la persona.

El medio de transporte y como herramienta de trabajo siempre fue el animal, no solamente utilizado para tareas de agricultura -arado- (especialmente bueyes, caballos o burros), sino también como fuerza motriz para para la comunicación entre ciudades, pueblos y aldeas, hasta la aparición de la locomotora a vapor en 1825. El uso de animales persistió durante mucho tiempo como herramienta de trabajo para la agricultura, hasta la adquisición de maquinaria agrícola específica. Aún hoy en día en el ámbito rural es usual y común ver el uso de animales para esta actividad, o para el transporte.

Con el creciente proceso de industrialización y urbanización de las ciudades, la TAS progresivamente fue reemplazada por vehículos automotores desde su invención en 1886, **sin embargo, este proceso no significó una suplantación total de la tracción a sangre por vehículos automotores.** El proceso se dio de maneras distintas en todas partes del mundo, siendo Latinoamérica, Asia y África los continentes donde el proceso fue tardío y no se completó totalmente. Con el advenimiento de la economía de mercado y el boom de consumo, los habitantes de aquellos países desarrollados fueron los que pudieron adquirir un vehículo con mayor facilidad, cambiando totalmente la economía y la noción de tiempo de viaje como dinamizadora de la actividad productiva.

Hoy en día en Latinoamérica, los carreros persisten como grupo social urbano que aún utiliza este medio de locomoción para el trabajo, muchas veces por incapacidad financiera de acceder a un vehículo propio o por preferencia y costumbre en el uso de carros.

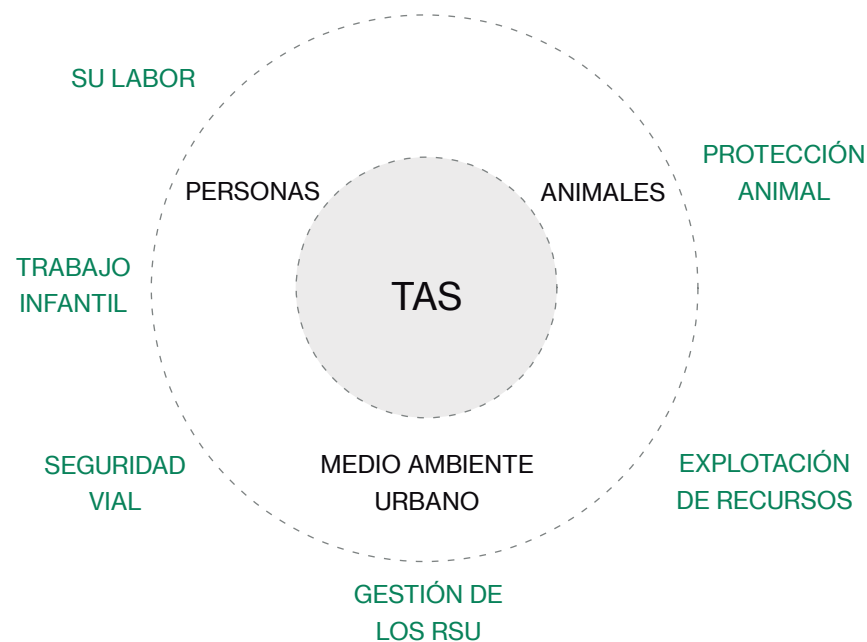


Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

2.3 / Componentes de la problemática

Existe una gran problemática alrededor de la TAS, que involucra tanto a trabajadores informales, animales y al medio ambiente urbano. La problemática muy intrincada del tema requiere un abordaje multidisciplinar y se compone de múltiples aristas a tener en cuenta.



02/



Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

02/

2.4 / Carreros y su labor

Según Bidart Campos (2005:189), el trabajo **“es una actividad humana en la que el hombre empeña y compromete su dignidad”**. Es decir, es la tarea en la que despliega sus aptitudes como trabajador para satisfacer sus necesidades básicas, a través de elementos y herramientas creados por sí mismo, y/o por el empleo de animales. Por ende, el trabajo que el hombre realice dependerá de las condiciones naturales, geográficas y socioeconómicas en las que esté inserta su actividad laboral.

Las personas tienen derecho a un trabajo digno y a una remuneración suficiente para poder subsistir. No obstante, **muchas personas se dedican a recorrer las calles de nuestras ciudades montadas a un carro de tracción animal, en la búsqueda de materiales reciclables o chatarra que pueda reciclarse**. Otras también, practican la venta y transporte de arena, ladrillos o materiales de construcción en general.

Estos trabajos llevan varias décadas de existencia en nuestra ciudad, y es importante reconocer a estos actores como parte de la economía informal, que operan en el ámbito urbano y que al fin y al cabo, **merecen una remuneración digna para la subsistencia de su grupo familiar**. El trabajo de los recicladores urbanos en el ámbito ecosistémico urbano se considera de suma relevancia, y su labor, debería ser reconocido por toda la ciudadanía. Aún así, existe una alta precarización laboral a la cual están sometidos todos los trabajadores, que terminan muchas veces siendo oprimidos y disminuidos a las condiciones más indignas e insalubres de labor.

Es imperioso el reconocimiento de estos actores por parte de los gobiernos municipales como agentes de reciclaje, o vendedores de materiales de construcción, e inclusive fletes particulares, dignificando así la existencia y el trabajo de este grupo social, todo ello con el fin de evitar casos

de marginación y de discriminación. Se trata de un asunto de derechos laborales humanos. Por ello, **es necesario el reemplazo de los animales** por otro medio de transporte que pueda **optimizar su labor, eficientizar el proceso de recolección y transporte, reducir tiempos de viaje**, y el reemplazo del animal -que es un elemento de rechazo social y ciudadano-, lo que redundaría en mayores ingresos para ellos.



Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

02/

2.5 / Trabajo infantil

Lamentablemente, en la T.A.S., siempre se ven implicados **el trabajo y la explotación infantil, y de esta forma los niños y niñas también terminan siendo víctimas**. Los niños, al aprender el maltrato hacia los equinos en edades tempranas, son potenciales adultos victimarios. Como la actividad se pasa y se aprehende de generación en generación, los núcleos familiares desarrollan una única y misma actividad. Es así que **padres, hijos y hermanos trabajan a la par desde muy chicos**, observando, aprendiendo e imitando lo que hacen los integrantes de su familia.

Muchas veces, estos niños y niñas se encuentran en situación de hacinamiento, marginalidad, exclusión e inclusive malnutrición, sin completar sus estudios primarios o secundarios debido a la actividad que realizan para poder ayudar a su familia o ganar dinero para subsistir. De ello deviene que tendrán menos oportunidades para poder desarrollarse, formarse y tener un trabajo digno. Es por

ello que la única solución y salida más fácil es volcarse a la actividad que realiza su grupo familiar que observan desde tan temprana edad.

Entonces, la T.A.S. no solo implica trabajo precarizado, sino explotación infantil, debido a que la gran mayoría de las personas que desempeñan esta actividad arrastra también a sus hijos menores de edad, como una consecuencia propia de la marginalidad y escasez de recursos, **exponiendo a niños y niñas a situaciones de manifiesto desamparo legal**.

Cabe aclarar que esto no siempre ocurre, puesto que **muchos trabajadores informales tienen conciencia de las implicancias legales y los derechos superiores del niño**.



Niños trabajando en el reciclaje. Fuente: diario El Litoral



Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

02/

2.6 / Seguridad vial

La inseguridad vial constituye un problema derivado de la TAS. Este problema surge por las dificultades que muchos carros tienen para poder circular en las calles, y por el incumplimiento de las ordenanzas que reglamentan la carrocería, las placas identificatorias y las luces, entre otras disposiciones.

Las mayores dificultades tienen que ver con la **convivencia de carros en las vías de tránsito rápido con vehículos motorizados**, lo que genera una peligrosidad tanto para personas y animales.

Esto constituye un problema gravísimo para los conductores, especialmente de los carros, al no tener una carrocería cerrada, y al ir varios acompañantes -la mayoría de las veces menores- en el carro. Para tomar dimensión de la peligrosidad, ante un impacto a gran velocidad de un vehículo de mayor porte, los conductores y acompañantes podrían ser despedidos a varios metros, **corriendo riesgo su vida**. Consecuentemente, el animal también podría terminar muerto.

2.7 / Gestión de los RSU

El reciclaje es la tarea cotidiana más sencilla que debemos realizar para no dañar aún más el ya tan castigado medio ambiente de nuestro planeta; por ello, contar con un municipio preocupado por este tema, es contar con una apuesta a futuro.

Al no existir aún de forma masificada el uso de contenedores donde clasificar los distintos desechos (cartón y papel, cristal y vidrio, metal y plástico, orgánico), y tampoco al no contar con recolección de residuos diferenciada, **el trabajo del reciclador urbano se convierte así en fundamental y esencial para mantener la buena salud de nuestras ciudades.**

Los recicladores urbanos carreros se encargan de apilar y transportar los materiales reciclables a chacharitas o puntos de acopio alejados de donde las recolectan, usando a la TAS como medio de transporte.

Es en el ambiente urbano donde los recicladores urbanos desarrollan su actividad, **muchas veces silenciosa o ignorada por la sociedad en general,**

siendo que esta tarea es beneficiosa por la disminución que implica la separación de residuos sólidos urbanos en reciclables, reduciendo así la cantidad de desechos generados por las ciudades.

El reciclaje como actividad es una tarea muy sencilla que palia de cierta manera el daño irreparable al medio ambiente causado por los residuos sólidos. Corresponde al municipio la apuesta por la separación de residuos.



Bolsones de PET reciclados por el gremio de Cartoneros Carreros y Recicladores. Fuente: página de Facebook FeTraC



Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

02/

2.8 / Protección animal

Al hablar de TAS necesariamente debemos hablar de los animales. Generalmente los equinos son empleados para este medio de locomoción y de los hombres que arrearan estos caballos con carros de tiro.

Los animales usados para la tracción a sangre son seres biológicos, y por ende, pueden sentir dolor, diferenciar un golpe de una caricia, y tienen capacidad cognitiva y de aprendizaje.

Muchos estudios hechos indican que los animales poseen una gran vida emocional. Por ejemplo pueden sentir el peligro, tranquilidad, angustia por la pérdida de un cría, el placer de un baño, etc. *“Los animales tienen emociones, distintas a las humanas y por ello menos reconocibles a los ojos de las personas”*. (bastadeTAS.org) Es por lo dicho anteriormente, que los animales **merecen ser cuidados y respetados**, y se debe sancionar el maltrato ejercido sobre ellos, cualquiera que sea la especie a la que pertenezcan.

Hoy en día, en muchas ciudades argentinas se permite la tracción a sangre en el medio urbano, y ello implica sufrimiento para miles de caballos que no cuentan con atención veterinaria o alimentos. Lamentablemente, los golpes y los malos tratos son parte de la vida de estos animales domésticos.

Usados para cargas que son más pesadas de lo que pueden soportar, **son obligados a atravesar las ciudades en muchísimos viajes para el transporte de materiales.**

Los problemas más graves radican en la poca o nula atención veterinaria, cuando enfermos deben transportar cargas pesadas, y muchas veces las hembras en estado de preñez.

“Actualmente se estima que alrededor de 70.000 animales están involucrados en la tracción a sangre en las urbes argentinas.” bastadetas.org



Caballo “Carozo”, que sufría de maltrato. Fuente: Infobae.com



Marco teórico-contextual

Tracción a Sangre

2.9 / Explotación de recursos

El medio ambiente no solo se refiere a los bosques, montes o selvas, sino también al ambiente urbano, un **ecosistema muy complejo por su intercambio de materia y energía**. En el medio ambiente urbano, se cuenta con muchos tipos de recursos, que son explotados de manera directa por el hombre.

El trabajo llevado a cabo por los carreros, muchas veces implica el uso y explotación de recursos naturales.

Están estrechamente vinculados con la extracción de arena y con la fabricación de ladrillos.

No puede hablarse de la TAS ni del trabajo que realiza este grupo social sin conocer verdaderamente el circuito económico en el que están insertos.

Es en las costas donde obtienen la materia prima (áridos fluviales) que luego comercializan a obras de construcción de pequeña envergadura.

Existen distintos puntos de extracción de arena en la ciudad, y dentro de la

explotación de los recursos naturales, **aparecen los carreros como un eslabón más de extracción recolección y venta.**

Por otro lado la fabricación de ladrillos, u obrajes, como le llaman, es un oficio que lleva varias décadas de existencia en la ciudad y en la región, siendo el adobe que extraen de la tierra arcillosa la materia prima. Los carreros están fuertemente ligados a esta actividad, existiendo muchos ladrilleros que usan caballos y carros como parte de su labor y comercialización.



Extracción de áridos. Fuente: La Voz del Interior.

02/



Marco teórico-contextual

Casos modelo de Gestión

3.1 / Ventajas y desventajas de gestiones municipales

Las estrategias adoptadas en otras ciudades del país y de Latinoamérica, permitieron que los carreros y recicladores pudieran optar por distintas alternativas, siempre apuntando al desuso total o al menos a la registración y reducción de los equinos en el trabajo.

Municipio	Ventajas (+)	Desventajas (-)
Bogotá - Colombia	→ Elección del carrero de continuar en el rubro de recolección → Incentivo a la creación de un nuevo negocio → Se pudo disminuir un poco la cantidad de carros tirados a caballos → Capacitación de oficios varios por parte del Municipio → Obligación de entregar carro y caballo → Tuvo en cuenta otros usos como transporte de materiales	→ Se le otorgo dinero a cada uno a manera de donación para que opten. Inversión directa del gobierno → Gran parte de los involucrados decidió continuar con el rubro de recolección con carros.
Rio Cuarto - Córdoba	→ Progresividad: Trabajo por mas de 10 años hasta la entrega de las motocargas. Aun continua → Censo socioeconómico de gran profundidad, con importante trabajo de asistentes sociales en el territorio. Confianza → Formación de cooperativas para dar marco legal al trabajo, ocupándose de los espacios verdes de la ciudad y ordenamiento en la recolección de residuos → Capacitación en educación vial y mecánica → Obtención de carne de conducir y contrato de seguro para la motocarga → Financiación a través de un fondo especial del municipio, a partir de multas. Las motocargas fueron financiadas a los recolectores → Participación directa de los carreros en la toma de decisiones → Evaluación y seguimiento cada 3 meses a través de reuniones	→ Vehículo motorizado poco sustentable con el medio ambiente → No tuvo en cuenta otros usos de los carros que no sean reciclaje urbano

02/



Marco teórico-contextual

Casos modelo de Gestión

Municipio	Ventajas (+)	Desventajas (-)
Godoy Cruz - Mendoza	→ Estrechamiento de vínculos con los carreros y con las organizaciones sociales, para construir en conjunto una solución → Para los que no hayan podido acceder, se optó por otras alternativas como creación de nuevos negocios, que induzcan a dejar el carro tirado a caballos → Se le otorgó un status de “recuperadores urbanos” a aquellos recicladores, como parte de una política integral de gestión de RSU → Los recicladores optimizan la economía, juntan mas material en menor tiempo, acceden a redes de comercialización con empresas y establecen vinculo de confianza con los vecinos. → Pagan el vehículo motorizado a través de crédito prendario. Autofinanciación → Los animales fueron retirados a un santuario y otros dados en adopción responsable, a través de un registro municipal → Trabajo intersectorial e interdisciplinar de varias áreas municipales → Prevé a futuro la agrupación y consolidación de una cooperativa → Provisión de elementos de protección personal para el trabajo	→ Vehículo motorizado poco sustentable con el medio ambiente → No tuvo en cuenta otros usos de los carros que no sean reciclaje urbano → No hay datos de que hubiera seguimiento

02/



Marco teórico-contextual

Buenas prácticas

Lo primero a considerar para dar solución a esta problemática es su complejidad, dado el sinnúmero de actores que intervienen. La solución debe implicar un aporte integral de las partes, que no pierda de vista al trabajo de los carreros y a los animales, ya que desde los municipios puede ser visto con un sesgo de parcialidad y como un mero problema de tránsito



4.1 / Normativa

Para iniciar el proyecto es necesario contar como base el marco legal adecuado para la situación: una **ordenanza municipal** que, como última instancia, **prohíba la práctica de la tracción a sangre**, y que especifique la forma de aplicación de la misma, delimite quién es la autoridad de control y las posibles sanciones para los infractores, empezando por el decomiso del caballo.

Lo ideal sería que la implementación del proyecto erradicara la tracción a sangre en forma inmediata, pero visto los antecedentes, es probable que esto lleve cierto tiempo, y por ende **la normativa debería también prever disposiciones de transición** para regular la actividad y el tránsito de carros hasta tanto se elimine la TAS de manera total.

4.2 / Financiación

Para el Municipio

- Requerir un subsidio directo o a través de algún programa de la Nación o la Provincia para la adquisición de vehículos.
- Destinar parte del presupuesto anual municipal y crear un fondo especial proveniente de multas para la adquisición de vehículos.
- Diseñar y fabricar de manera local los carros (para que se acoplen a motos y/o bicis), lo cual podría reducir precios y estimular la economía local.

Para los carreros

- Otorgar el vehículo en forma de crédito que el recolector deberá devolver en un plan de financiamiento. (leasing).
- Dar en forma de donación el vehículo a carreros.

Alternativas paliativas de financiación

- Utilizar los moto vehículos que son secuestrados año tras año y se acumulan en los corralones locales.
- Colocando en los vehículos anuncios publicitarios de empresas privadas.

02/



Marco teórico-contextual

Buenas prácticas



4.3 / Censo, registro y empadronamiento

Debe implementarse un **censo y registro de todas las personas** que trabajan en la recolección informal de residuos y otros materiales, que usan para dicha actividad.

El censo y registro **deberá ser obligatorio**, esencial para cualquier iniciativa en el tema porque de esta forma podemos tener una dimensión real de los destinatarios del proyecto.

→ **Censo:** es la forma más adecuada para entender la problemática en todas sus dimensiones, ya que tiene en cuenta no solo quienes son los carreros, sino datos de situación social y económica de cada núcleo familiar, sus niveles educativos, además de la actividad que desarrollan, y condición del equino. Implica un amplio trabajo en el territorio, llegar a los domicilios particulares en los barrios donde habitan los trabajadores que realizan esta actividad, con acompañamiento de trabajadores sociales y veterinarios.

→ **Registro:** es una herramienta para obtener y recabar datos precisos que puedan aportar los carreros a la autoridad de aplicación del plan o programa. A diferencia del censo, no se la realiza en el territorio. Se recaba una serie de datos que servirán para la posterior toma de decisiones: datos del propietario y/o responsable del equino, de las personas que circulan con el carro, de la actividad que desarrollan, del equino (edad, peso, sexo) y demás información que pudiera resultar relevante. Con un registro se corre el riesgo de no llegar a la totalidad de los trabajadores informales, y esto implica una solución de manera parcial.

→ **Empadronamiento:** se refiere a una “inscripción” de manera voluntaria por parte de los carreros interesados en acceder al plan o al programa. No se preocupa de la situación socioeconómica de cada familia, ni que tipo de trabajo desarrollan ni otros datos. Tiene la desventaja de tener una visión parcial del problema de fondo, y de no contar con datos completos como la cantidad de caballos que pueda tener el carrero en su domicilio.

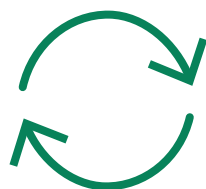
Para asegurar el cumplimiento de esta obligación podría otorgarse al sujeto al momento del censo y registro:

- Un documento o certificado que acredite el registro y sea condición para poder ser beneficiario el Proyecto;
- Una placa que acredite el registro y que obligatoriamente deba colocarse en el carro para circular, bajo apercibimiento de decomisar el carro y el caballo del que no lo tenga. (Eliminación de la tracción a sangre - RIL)



Marco teórico-contextual

Buenas prácticas



4.4 / Sustitución del equino

El caballo tiene una capacidad de carga de entre 500 y 800 kg, por lo que la opción que **se le ofrezca al carrero debe implicar una capacidad mayor o al menos igual**. Obligarlos a aceptar opciones más desfavorables desencadenaría protestas sociales, más conflictos, y así nunca se llegaría a dar una solución real al problema. *"No se trata de retirarles el caballo sin más porque esa es su fuente de trabajo. La opción que se le ofrezca al recolector debe implicar una capacidad mayor o al menos igual"* (bastadetas.org)

Alternativas de sustitución

Las alternativas de sustitución pueden variar según la forma en que decidamos encarar nuestro proyecto:

- **Entrega a modo de donación** al carrero de un vehículo que suele denominarse "zootropo", específicamente diseñado para la sustitución de su caballo en esta actividad.
- **Entrega y financiación** al carrero un tipo de vehículo que pueda pagar en cómodas cuotas, a modo de leasing. Está demostrado que adquieren un compromiso, y a diferencia de la donación, sienten al vehículo como propio.
- **Alternativas de otra salida laboral**: el recolector entrega su caballo a cambio de un zootropo o a cambio de un subsidio para montar su propio negocio.

4.5 / Destino del equino

- **Instituciones de equinoterapia**: los caballos en un buen estado de salud podrían ser destinados a estas fundaciones/instituciones para la rehabilitación y terapia (psicológica cognitiva y social).
 - **Granjas o campos de pastoreo**: los caballos con un delicado estado de salud pueden ser destinados a estos campos donde no realicen mayores esfuerzos. Existen muchas fundaciones y granjas en el país.
 - **Sistema de adopciones**: se crea un registro de aspirantes particulares para la adopción, dentro del cual se seleccionaría a aquellos que se presentan como más adecuados para recibirlos.
- Es necesario que el municipio **firmé convenios con las Granjas y Facultades de Veterinarias**, asegurando así un compromiso por parte de todos los actores involucrados y el adecuado seguimiento de los veterinarios del estado de salud de los caballos en las granjas o instituciones en que se encuentren.



02/



Marco teórico-contextual

Buenas prácticas



4.6 / Capacitación

La capacitación y formación es una parte fundamental del plan.

→ Desde el momento en el que un carrero adquiere un vehículo **debe estar capacitado para conducirlo**. Es necesario que adquiera una licencia de conducir.

→ Es imprescindible la capacitación en **tránsito y seguridad vial**.

→ En el caso de que optemos por brindar una alternativa para iniciar su negocio en otro rubro, se deberá **capacitar en emprendedurismo, plan de negocios, compra de insumos para el negocio y asesoría técnica**, todo esto con el seguimiento y respaldo del municipio.

→ Es necesario también **concientizar sobre los caballos**: la manera correcta en la que deben ser atendidos, la atención veterinaria que requieren para estar saludables, las caballerizas requieren para estar, y otros temas de interés relacionados al equino con el fin de persuasión, para que opten por darles un retiro.

→ Por último, es importante la **educación secundaria completa**. Para ello es necesario un censo donde se detecten miembros de la familia que necesiten terminar la escuela, con el acompañamiento del municipio, para poder acceder a programas con tal fin.

02/



03/

Análisis



Análisis

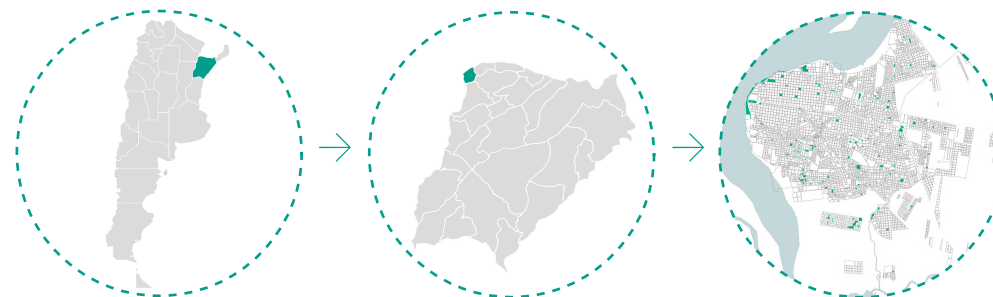
Dimensión física-natural



1.1 / Localización geográfica

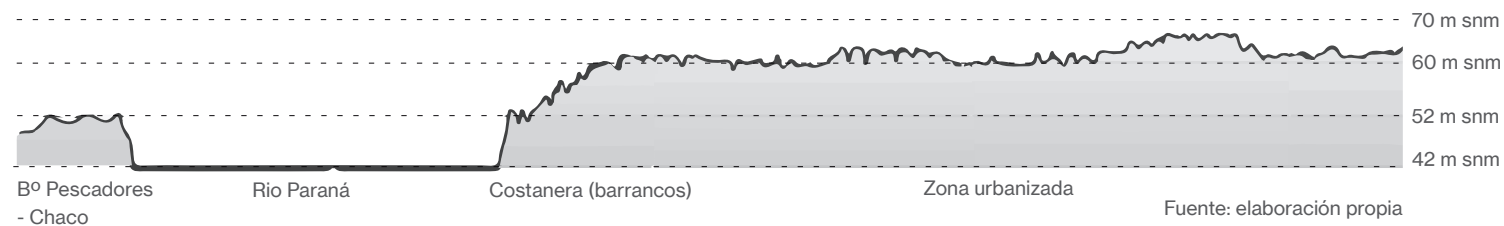
La provincia de Corrientes se ubica al nordeste de la Republica Argentina, y junto a Misiones, Chaco y Formosa forman la Región del NEA.

La ciudad de Corrientes, capital de la provincia homónima, se ubica al noroeste de la provincia a la vera del río Paraná. Su conglomerado urbano esta formado por la ciudad de Corrientes y las localidades cercanas a esta: Santa Ana, Riachuelo y San Cayetano.



1.2 / Suelo

La ciudad de Corrientes se encuentra dentro de las Lomas y Planicies Embutidas con relieve plano a ligeramente cóncavo en algunos sectores. El suelo se caracteriza por poseer zonas arenosas. La mayor parte del ejido urbano, se encuentra comprendido entre las cotas de 48 y de 70 m.s.n.m. Sin embargo, los terrenos de la zona de bañados linderos con el curso del río Paraná están en un plano más bajo, entre las cotas de 42 y de 48 m s.n.m.





Análisis

Dimensión física-natural

1.3 / Hidrografía

La ciudad de Corrientes se encuentra rodeada en sus márgenes norte y oeste por el río Paraná. Al sur, como límite natural, se destaca el riacho Riachuelo, que junto a otros arroyos de conexión directa con el Paraná, como el Pirayui, y con lagunas ubicadas al este de la ciudad, conforman un sistema hidrográfico complejo. Los cuerpos de agua presentes al oeste, en el sistema de lomadas arenosas, son de áreas bajas, proclives a estar anegadas por su naturaleza.



Fuente: Informe final Santa Catalina



Análisis

Dimensión histórica



03/

2.1 / Crecimiento de la mancha urbana

1814

En el comienzo del proceso independentista, la ciudad consolidada se centraba solo en lo que es actualmente el **casco histórico**, rodeada por los arroyos Poncho Verde y Salamanca. **La principal vía de comunicación es fluvial**, por el río Paraná, con el puerto como punto más importante. Las actuales calles San Juan y Pellegrini, son los ejes principales de la ciudad. Aunque es la calle Salta, la única que cruza el arroyo Salamanca hacia el cementerio de La Cruz y continua hasta la calle de La Columna (3 de abril), conectando con el monumento fundacional. También existían rutas terrestres, como el **camino real**, que conectaban la ciudad con otras localidades y parajes rurales.



1867

La ciudad creció ligeramente, comenzando a romper los límites que representaban los arroyos. Se avanzó hacia el cementerio de La Cruz, aparece por primera vez el templo y otras construcciones en sus alrededores. En color gris claro, puede observarse el resto del ejido para el crecimiento planeado. Las actuales calles **Salta y Buenos Aires, toman importancia como ejes que unen el puerto, la plaza central, el cementerio y la calle de La Columna**. El eje de calle San Juan se ve desplazado hacia Mendoza, el cual también cruza el arroyo Salamanca para comunicarse con La Columna. También aparecen infraestructuras, como la Zanja de Desagüe que unía los arroyos Aragón o Manantiales (al este) y Limita (al sur). También aparece la primera cárcel de la ciudad, junto a la columna, en su actual ubicación.





Análisis

Dimensión histórica

1878

La ciudad superó los límites de los arroyos Poncho Verde y Salamanca, e incluso **comenzó a superar la calle de La Columna**. Por medio del puente de La Batería, la ciudad cruza el arroyo hacia el Parque Mitre. Comienza a tomar protagonismo como **eje comercial la actual calle Junín**, en el trayecto entre Salta y Santa Fe. Allí, en la plaza Del Piso (actual Cabral), el eje se desplaza hacia la actual Irigoyen, hasta la plaza Del Pisito (actual Libertad), incluso continuando hacia las casas quinta de las familias más acaudaladas de la época, al este. También aparece por primera vez, el camino en diagonal del Terraplén, **que actualmente es la Avenida Maipú**.



1920

Con el nuevo siglo la ciudad comienza a consolidar su trama actual. **El límite sur ya se encuentra sobre el arroyo Limita**. Al este, los arroyos **Manantiales y Poncho Verde**, ya fueron totalmente superados. **La calle de La Columna, ya renombrada 3 de abril, discurre hasta Roca**, donde se corta por algunas casas quinta, y vuelve a aparecer luego de la actual Chacabuco, aún sin nombre. Frente a la Columna, además de la Unidad Penitenciaria ahora se encuentra el cuartel del ejército, y aparece por primera vez la antigua Estación del Ferrocarril. **Las vías del tren, junto con la Avenida 3 de abril, forman un límite muy fuerte que divide a la ciudad en norte y sur**. Los caminos rurales que se alejan de la ciudad entre las casas quintas, al igual que la Avenida Maipú, continúan hacia lo que ya se plantea como una Ruta Nacional. **Empieza a definirse la actual trama de avenidas este-oeste**.



03/



Análisis

Dimensión histórica

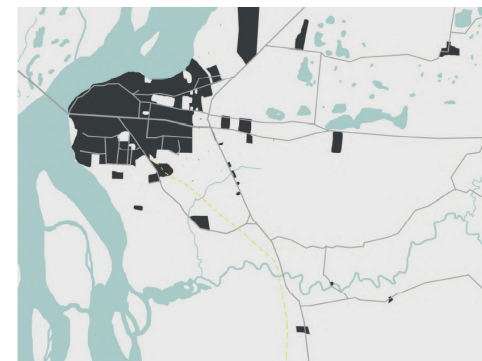
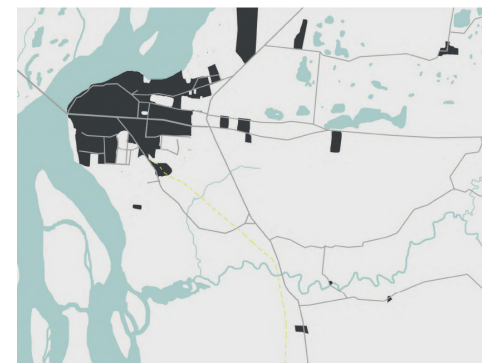
1980

Se empieza a vislumbrar la estructura urbana actual. El **casco centrico ya está rodeado por las cuatro avenidas**. Los arroyos céntricos ya se encuentran entubados, y por ellos corren estas avenidas, junto con la Avenida Costanera, que actúa como defensa ante el Río Paraná.

Hacia el este, **la avenida 3 de abril, se une al tramo que llegaba a la ruta, nombrado Avenida Independencia, mediante el tramo denominado avenida Ferre**. Hacia esta zona, la ciudad crece en relación a sus avenidas principales: **Centenario, Armenia y Cazadores Correntinos**. Hacia el sur, el arroyo Limita también fue entubado y convertido en Avenida, hasta caso si desembocadura. Y la ciudad comenzó su lento crecimiento hacia allí. La antigua estación del ferrocarril, fue desplazada hacia la avenida Maipú, y transformada en **Estación Ferroautomotora**. En la antigua estación, se elevó el **punte interprovincial Manuel Belgrano**. Y hacia el este, aparece el Campus de la Universidad Nacional del Nordeste, y sobre la ruta, el Aeropuerto Internacional.

1984

Comienza un proceso de **construcción de grandes complejos de vivienda**, que constituyen barrios enteros. Aparecen los barrios **Mil Viviendas, Laguna Seca, Montaña**, un sector del San Antonio y 3 de Abril. También comienza a formarse el **Asentamiento La Olla**. Hacia el este, se conforman los barrios **San Gerónimo, Lomas del Mirador y Apipé**. La ciudad continúa su crecimiento hacia los próximos limites, la Ruta 12 y los terrenos del ejercito hacia el sur. Las demás localidades del área metropolitana, continúan prácticamente sin modificaciones.





Análisis

Dimensión histórica

03/

1990

La ciudad de Corrientes siguió consolidándose. Hacia el sur, **crece el barrio Juan XXIII, uniéndose al Patono y el hasta ahora aislado 3 de Abril**. Frente a la terminal, crece el barrio Ongay, y por detrás, al costado de las vías comienza a formarse el Serantes. Sobre la Avenida Maipú, **se extiende la Avenida Alta Gracia**, para conectar al barrio homónimo, y a su vez se extiende el San Antonio. Continuando por esta calle, más relacionado al río, **aparece el asentamiento Río Paraná. Todos estos son barrios y asentamientos esporádicos de relevancia para el trabajo.**

En el sureste, crece el barrio Laguna Seca, se construye el Barrio Nuevo y comienza a conformarse el Quintana. También se observan por primera vez los barrios 17 de agosto, Ciudades Correntinas y Pirayuí. Mucho más al sur, crece ligeramente el barrio Montaña y aparece el Esperanza. Hacia el norte de la ciudad, comienza la construcción de los barrios Docente, Molina Punta y Ciudad de Valencia.

2001

En el periodo entre 1990 y 2001 se vio un **proceso de crecimiento muy importante**. En la ciudad de Corrientes, el mayor crecimiento se ve hacia el sur. Se consolidan los barrios **Juan XXIII, Ongay y Patono, se construyen el San Antonio Oeste, Independencia y San Roque, crece el asentamiento Río Paraná.**

Al oeste de la Av. Maipú, ya con las vías del ferrocarril en desuso, **crece notablemente el asentamiento La Olla, y otros asentamientos alrededor de la ahora Ex Vías**. Hacia el norte, crece el barrio Molina Punta, Víctor Colas, Apipé y Lomas del Mirador, y al sur, crecen los barrios Montaña y Esperanza. Por ruta 5 se construye el barrio Ponce y Sapucay, mientras que crece el barrio Santa Rita.

Desde la rotonda hacia el sur empiezan a construirse construcciones, principalmente galpones y comercios mayoristas. Las localidades de Riachuelo y San Cayetano Y Santa Ana continúan su crecimiento.





Análisis

Dimensión histórica

2010

Hacia el sur, se consolidan y crecen barrios existentes, como el Independencia, 3 de Abril, Juan XXIII, Alta Gracia, San Antonio San Roque y San Antonio Oeste. **Continúan ganando terreno vacante los asentamientos del Río Paraná y La Olla.** Los únicos barrios de nueva construcción, son el Pirayuí Nuevo, viviendas sociales al otro lado del arroyo homónimo, y el Concepción, frente a la terminal. Es de destacar la **construcción de la Av. Costanera Sur.** Al Norte se consolidan los barrios Pueblito Buenos Aires, Universitario y Molina Punta. **En la zona del Ex-Hipódromo se construyen el Hipermercado Wall Mart y el Shopping, para comunicarlos se construye la avenida Pomar.**

Hacia Laguna Brava, la mancha urbana es cada vez más continua, y la propia localidad aumenta de tamaño. Sobresale el barrio Ponce, el cual crece por una nueva etapa de vivienda social. Empiezan a construirse barrios privados, dentro del municipio de Corrientes, pero en el límite con Santa Ana.

2021

Actualmente la consolidación de muchos barrios, deja muy pocos vacíos urbanos. Se ve una tendencia hacia una mancha urbana ininterrumpida, principalmente hacia Santa Ana.

Al sur, puede notarse una mejora en la conectividad, con la **continuidad de la avenida Paysandú, con la consolidación de la Avenida Santa Catalina.** Es notable el **crecimiento de los asentamientos alrededor de los barrios Patono. Río Paraná, Esperanza, Serantes, Quintana, Pirayuí Nuevo y Dr. Montaña.** Se consolidaron dos sectores en los predios de Santa Catalina y se empieza a vislumbrar el Parque Industrial.

Con la aparición de una multitud de barrios privados, la mancha urbana se hace casi continua. Se encuentra en ejecución la Autovía Travesía Urbana en la RN 12, conectando Santa Ana, el perichon al norte, con Riachuelo al sur y se consolidaría como principal vía de desplazamiento norte sur de manera ininterrumpida apoyando al tránsito de Av. Maipú.



Fuente: Monografía Área Metropolitana del Gran Corrientes - aproximación a la ciudad y las áreas metropolitanas - DU II (Querchi, Ponce, Romero Machuca y Ortiz, 2018) (p. 8-39)



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad



03/

3.1 / Niveles de movilidad

En la ciudad de Corrientes pueden distinguirse tres tipos de niveles de movilidad.

Tránsito pasante

La ciudad de Corrientes junto al Gran Resistencia y a partir de la construcción del puente Gral. Belgrano, conforman un nodo de significativa importancia regional, integrando un espacio de casi un millón de habitantes. Se conecta con el resto del NEA a través de la RN12 que recorre la provincia en sentido norte-sur y la conecta con las RP5, que se desarrolla en sentido este-oeste. A través del Puente Gral. Belgrano se conecta con las RN11 y RN16 del NOA.

La Ciudad de Corrientes no solo es origen y destino de una gran cantidad de desplazamiento de personas y bienes, sino que **es cauce de una gran cantidad de tráfico pasante, estructural para el desarrollo económico y social de la región y del país, que imprimen especiales características a su centro urbano.**



REFERENCIAS

- > Tránsito pasante regional
- > Transito vecinal interurbano AMGR - Corrientes
-> Transito intraurbano local

Fuente: Elaboración propia en base Google Earth

⚠ Los desplazamientos de carácter “local” no están segregados eficientemente de los desplazamientos “pasantes”, como por ejemplo aquellos desplazamientos de personas o bienes que se dirigen a áreas externas al área como los aeropuertos. Claro ejemplo de la no segregación es la Avenida 3 de Abril, conocido como Corredor Belgrano, que soporta los tres tipos de transito.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

Transito interurbano

En sus orígenes, el puente Gral. Belgrano respondía a la necesidad territorial de ligar el sistema de carreteras que vinculan el norte de la Mesopotamia Argentina (región definida y aislada perimetralmente por tres ríos) al resto del país y como una necesidad local de facilitar el incipiente flujo laboral y estudiantil entre ambas ciudades.

Con la ejecución de este puente **se incrementó exponencialmente la relación interurbana. Este flujo es diario y constante, de caracter laboral, comercial, de ocio, estudiantil y de todo tipo de relaciones humanas.**

Los servicios de transporte público que conectan las Ciudades de Corrientes y Resistencia ofrecen un servicio diario de alta frecuencia, aunque estas líneas se desplazan por las vías más congestionadas del centro de la ciudad de Corrientes. Debe señalarse también como tránsito interurbano al flujo entre Corrientes y localidades cercanas como Santa Ana o Richauelo, hoy en día en proceso de metropolización.

Transito intraurbano

Estos viajes son **exclusivamente desplazamientos de carácter local**, es decir, se realizan a través de calles y avenidas, que comunican los distintos barrios de la ciudad entre sí, siempre **dentro del ejido urbano.**

Las principales avenidas de tránsito rápido presentan gran flujo de personas, observándose preponderantemente viajes por barrios alejados y periféricos - centro de la ciudad.

Existe tránsito interno mayormente en horas pico, de mercancía, autos, motos, colectivos, transporte particulares, entre otros.

03/



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

03/

3.2 / Clasificación de la red vial

Según el Código de Planeamiento Urbano la red vial se divide en primaria, secundaria, terciaria y suplementarias.

Red vial primaria

Está integrada por las rutas nacionales y provinciales y avenidas de tránsito rápido que vinculan la Ciudad con el resto de la provincia y el país, y distribuye el tránsito de la región, a la red vial secundaria.

Red vial secundaria

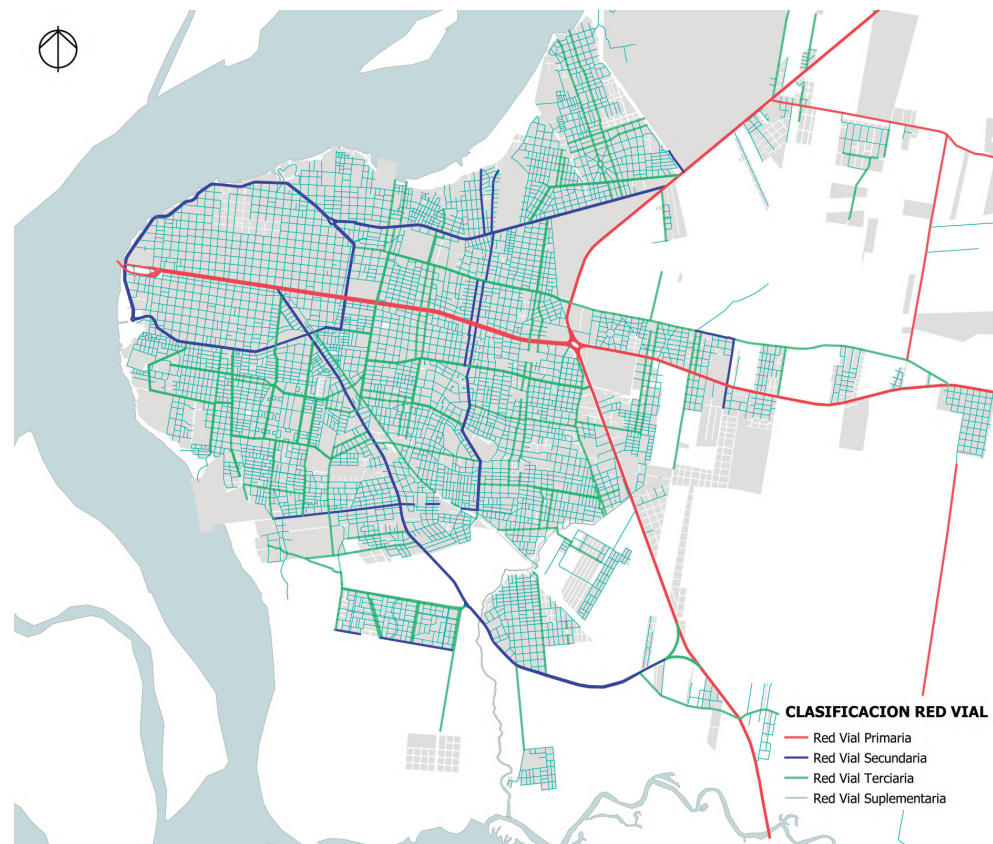
Está integrada por vías de circulación rápida que vinculadas a las primarias conectan los distintos sectores urbanos.

Red vial terciaria

Comprenden las vías de tránsito vehicular más lento, que vinculadas a las secundarias interconectan entre sí los centros de actividad y servicios de los distintos sectores urbanos.

Red vial suplementaria o interna

Está constituida por todas las calles restantes del área urbana que desde la red vial principal posibilitan la circulación local de las distintas zonas y el acceso a cada predio, pasaje y espacios públicos de estacionamiento colectivo.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

03/

3.3 / Estructura vial

Este-oeste

A nivel Metropolitano la Ciudad de Corrientes se encuentra estructurada por dos ejes viales de gran jerarquía este-oeste:

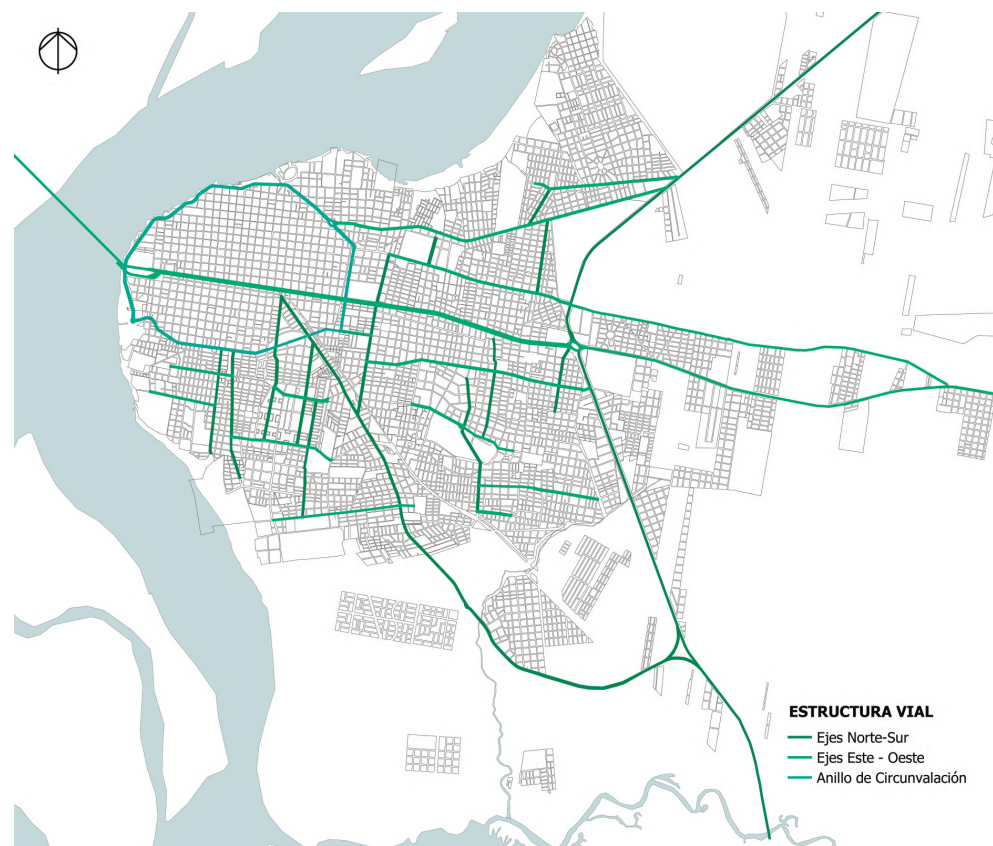
→ La **Avenida 3 de Abril que luego se denomina Avenida Gobernador P. Ferre y Avenida Independencia**, que se articula con la RN12 y la RP5 en la rotonda de la Virgen de Itatí. Permite un desplazamiento directo hacia el Puente Gral. Belgrano y con demandas significativas de carácter económico, social y comercial frecuentes con Resistencia y el resto del NOA

→ La **Avenida Gobernador Ruiz, Avenida Armenia y Avenida Libertad** que se aproxima en su extremo este al Aeropuerto de Corrientes.

Estos dos ejes se complementan con otros dos de menor jerarquía pero de gran flujo metropolitano este-oeste: **Avenida**

Centenario al norte de Avenida Independencia y la Avenida Cazadores Correntinos, al sur de Avenida Independencia.

Estos dos ejes sirven como alternativa de desplazamiento este-oeste sin estar vinculados directamente con los centros atractores de viajes de mayor demanda, y conectan la RN12 con el centro de Corrientes. Otras avenidas de menor jerarquía y de carácter interbarrial son: Av. Eva Perón, Av. Colon, Av. Patagonia, Av. Iberà, Av. Las Heras, Av. Cartagena, Av. Cuba, Av Cangallo, y Av. Altagracia.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

Norte-sur

→ **La RN12 es la de mayor capacidad**, y permite desplazamientos externos al área urbana y metropolitana de Corrientes con capacidad para vehículos livianos y pesados, pero sin infraestructura para la circulación de otros modos (motocicletas, bicicletas, colectivos, peatones). Actualmente se está ejecutando la autovía travesía urbana, con duplicación de calzadas, pasos a nivel y colectoras.

→ **La avenida Maipú es un eje de gran demanda de desplazamientos tanto de personas como de mercancías**, y conexión directa con la terminal de ómnibus. Este eje es la única alternativa de desplazamiento para barrios con gran cantidad de residentes (Barrio Montaña, Barrio Esperanza, Barrio Santa Catalina y

otros), y se articula con la RN12 hacia el sur y, hacia el norte, con la **Avenida 3 de abril (a la altura de la Avenida España), y con la Avenida Vidal - Chacabuco**. Otros ejes complementarios de gran flujo son las avenidas **Chacabuco-Juan Ramon Vidal**, que en su tramo hacia el sur **comunica con la avenida Cazadores Correntinos y con la avenida Maipú, y en su tramo hacia el norte con las Av. Raul Alfonsín y Gobernador Ruiz**.

Otras Avenidas de menor jerarquía y de carácter interbarrial son: Av. Pomar, Av. Laprida, Av. J. R. Fernández, Av. del IV Centenario, Av. Sarmiento, Av. La Paz, Av. El Maestro, Av. Paysandú, Av. Frondizi, Av. Milán y Av. Dr. Wenceslao Domínguez.

Primer anillo de circunvalación

Existe también en la ciudad de Corrientes un anillo de circunvalación de avenidas que rodean al macrocentro. En los últimos años han existido esfuerzos por cerrar completamente este primer anillo de circunvalación, con la construcción de la Av. Las Heras, y la Av. Jorge Romero. Las avenidas que lo conforman son: **Av. Costanera General San Martín, Av. Juan Torres de Vera y Aragón, Av. Juan Pujol, Av. Artigas, Av. Santa Rosa, Av. Las Heras, Av. Tte. Ibáñez, Av. Jorge Romero, Av. Costanera sur Juan Pablo II.**

❗ Las avenidas 3 de Abril y Maipú se comportan con demandas metropolitanas y locales de desplazamientos. Si bien estas Avenidas cuentan con una infraestructura que en su momento fueron razonables, los grandes crecimientos en demanda y heterogeneidad de tráfico (vehículos livianos y pesados, colectivos, motocicletas, bicicletas y peatones), presionan sobre el diseño y uso eficiente de la misma. Las conexiones norte sur son escasas y discontinuas. La estructura de múltiples anillos de forma radial alrededor del casco céntrico se ve imposibilitado por barreras y discontinuidades de trazas viales.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

03/

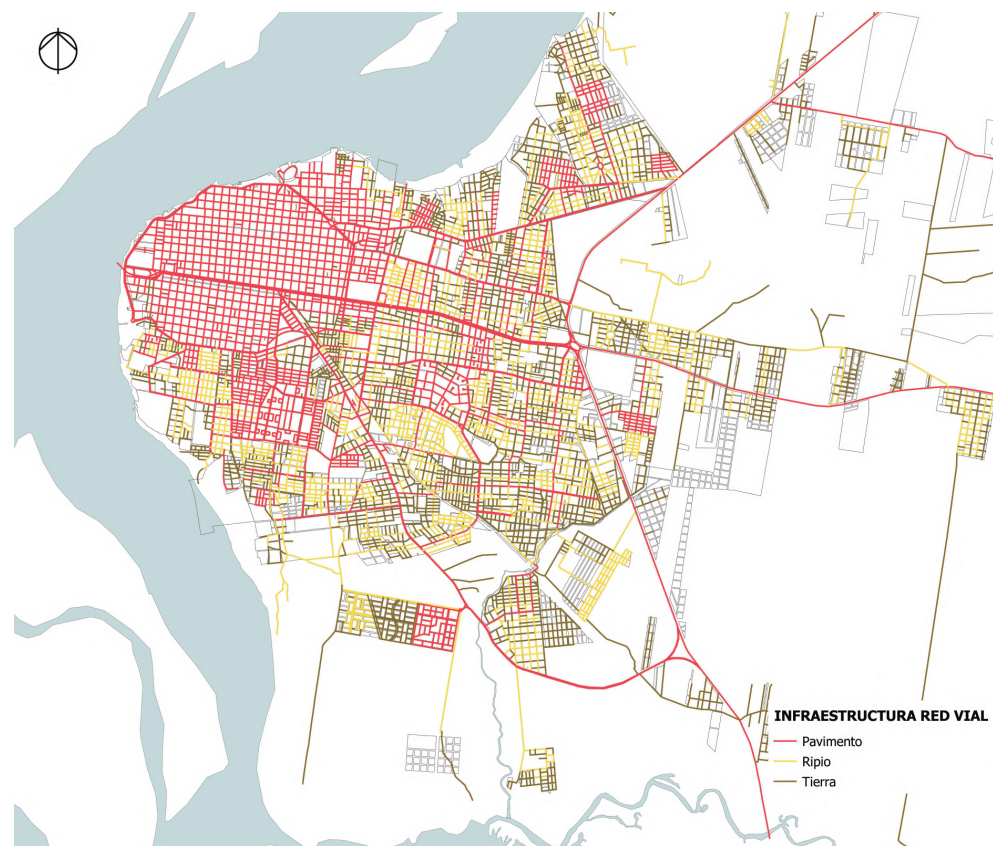
3.4 / Infraestructura de la red vial

Las redes viales consolidadas se encuentran principalmente en la **zona céntrica, y en otros conjuntos habitacionales como los barrios Apipe, Laguna Seca, Santa Catalina o Mil Viviendas.**

Existen también calles pavimentadas que **funcionan como conexiones entre distintos sectores de la ciudad que se han consolidado en los últimos años**, soportando un flujo constante pasante y que, junto con otras avenidas, permite la continuación del tránsito en sectores alejados al centro urbano.

Aun **se observan grandes sectores y barrios que no cuentan con pavimento**, y que, por la traza vial, no son prioritarias para la comunicación entre áreas, quedando conjuntos totalmente relegados.

En los últimos años, muchas de las calles de tierra han sido enripiadas, mejorando sustancialmente la conectividad inter e intrabarrial.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes

📍 En la ciudad existe gran cantidad de red vial no pavimentada restringiendo las alternativas de conexión entre pares de origen-destino local y metropolitanos, agudizando los problemas de congestión sobre los escasos ejes viales (especialmente en sentido norte-sur).



Análisis

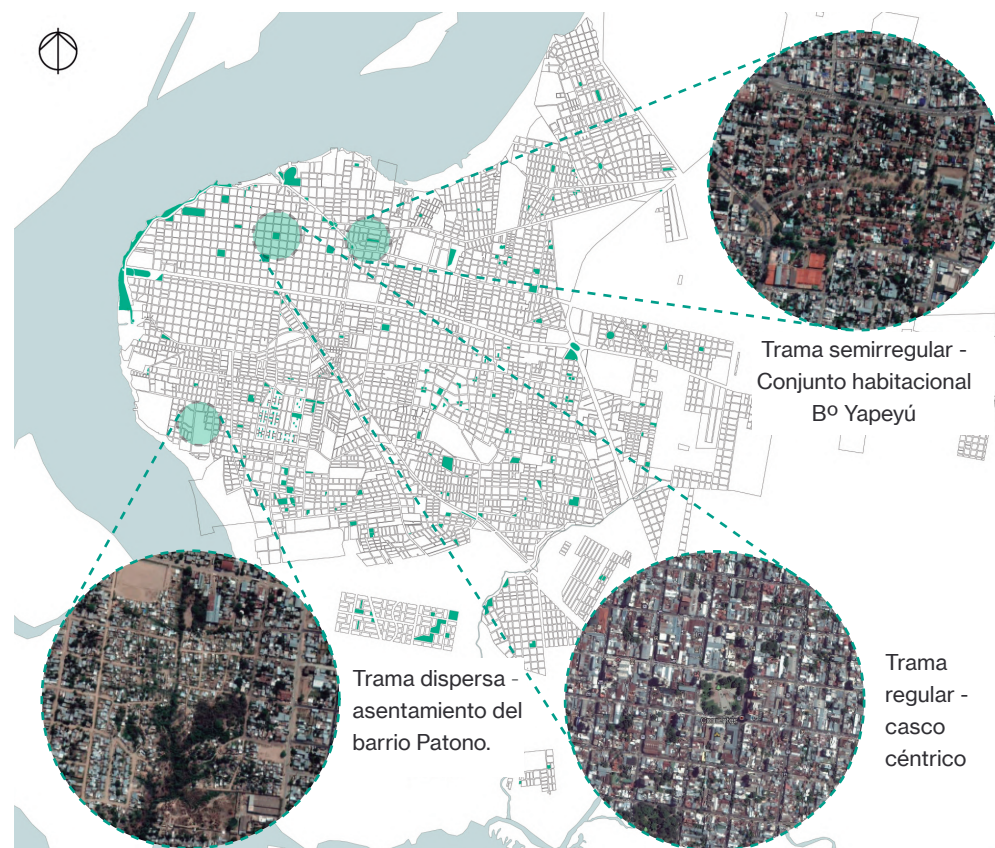
Dimensión Urbana - Movilidad

03/

3.5 / Trama Urbana

En la trama urbana de la ciudad **predomina el trazado en damero**, que se va adaptando a la estructura vial y la ex traza ferroviaria. Los amanzanamientos más antiguos están predominantemente basados en la manzana cuadrada tradicional. Sin embargo, este trazado regular se torna difuso en el resto de la ciudad y en los barrios más alejados al centro, donde existen conjuntos habitacionales que rompen totalmente las trazas viales existentes.

El damero original se presenta como la trama urbana más racional, en medida que la ciudad **crece a través de la intervención de pequeños desarrolladores que habilitan fracciones de loteos sin solución de continuidad**, generando problemas de circulación y movilidad, especialmente interbarriales. Se distinguen claramente los amanzanamientos de los conjuntos.



Fuente: Elaboración propia

❗ Se observa un desarrollo discontinuo de la trama urbana, debido a la construcción de conjuntos habitacionales, con importantes vacíos intermedios y diferentes trazados. También se observan la tramas de acceso “espontaneo” al suelo por sectores de bajos recursos, en áreas deprimidas y con riesgo ambiental.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

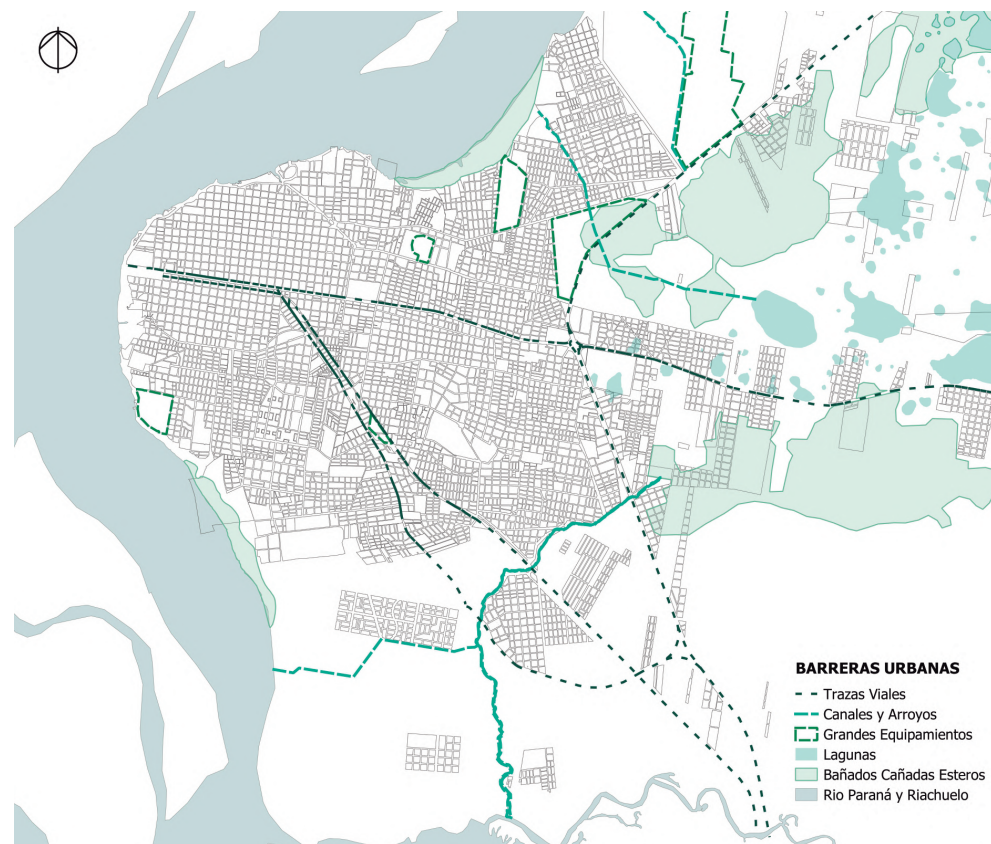
03/

3.6 / Barreras urbanas

La principal barrera natural la constituye el **Rio Paraná, al norte y al este de la ciudad, y el arroyo Riachuelo al sur**. Otra barrera natural importante **hacia el este es el sistema de lagunas y bañados**, que impiden el crecimiento de la ciudad en esa dirección. También cabe mencionar los distintos arroyos como el **Pirayui** y otros mas que son brazos del Rio Paraná que segmentan distintas áreas. También, **algunos de los ejes viales rápidos que atraviesan la ciudad actúan como barreras urbanas, sobre todo la RN 12**, que presenta un importante flujo de tránsito pesado y condiciona el crecimiento urbano hacia el este.

La avenida 3 de Abril, Pedro Ferre e Independencia generan una barrera urbana que en muchos sectores obstaculiza la comunicación norte-sur.

Al sureste el empalme de la Av. Maipú con la RN12 define un área en la cual, a partir de la Av. Juan D. Perón y hacia el sur se encuentra un tejido desestructurado con comunicación y vialidad difusa.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



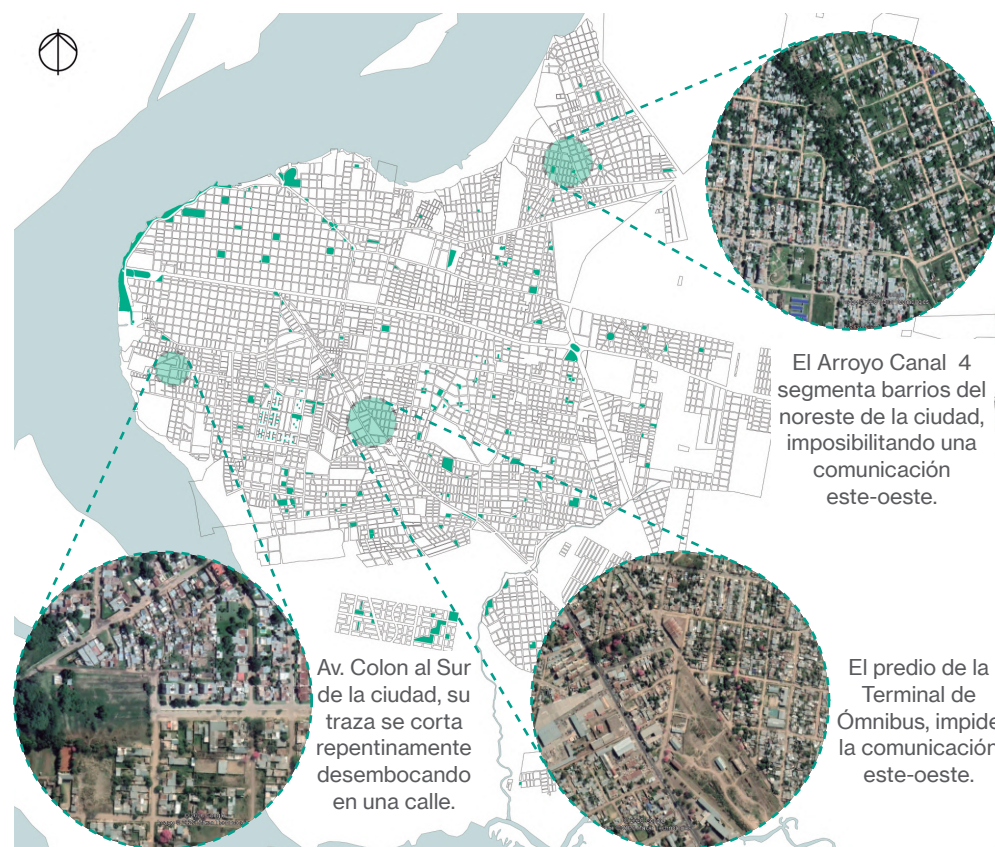
Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

03/

La antigua traza del ferrocarril Gral. Urquiza, devenida en vialidad, mantiene un patrón de discontinuidades en el manzanero que **complejizan la vinculación de ciertas áreas al sur de la ciudad, dividiendo fuertemente los barrios del sureste** (Mil Viviendas, entre otros), **con los del suroeste** (Laguna Seca, Pirayui, etc).

Se observan también los grandes **equipamientos de iniciativa privada y publica que segmentan a la ciudad, obstaculizan y condicionan la comunicación**. Entre estos equipamientos podemos mencionar el **ex predio de Astilleros, la embotelladora Quilmes, La fabrica Tipoiti, el predio de la terminal de ómnibus de corrientes, el Aeropuerto Piragine Niveyro, el Campus de la UNNE, el conjunto de equipamientos shopping-hipermercado WallMart, el predio del club Huracán, entre otros.**



Fuente: Elaboración propia

❗ Fuera de la zona céntrica, existen conjuntos e intersticios urbanos que rompen totalmente con la traza vial, conformándose verdaderas barreras urbanas de movilidad, que impiden un desplazamiento claro y fluido por una misma vía. Las alternativas para continuar en una misma dirección son poco nítidas. Avenidas que terminan abruptamente, calles sin salida y trazados irregulares.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

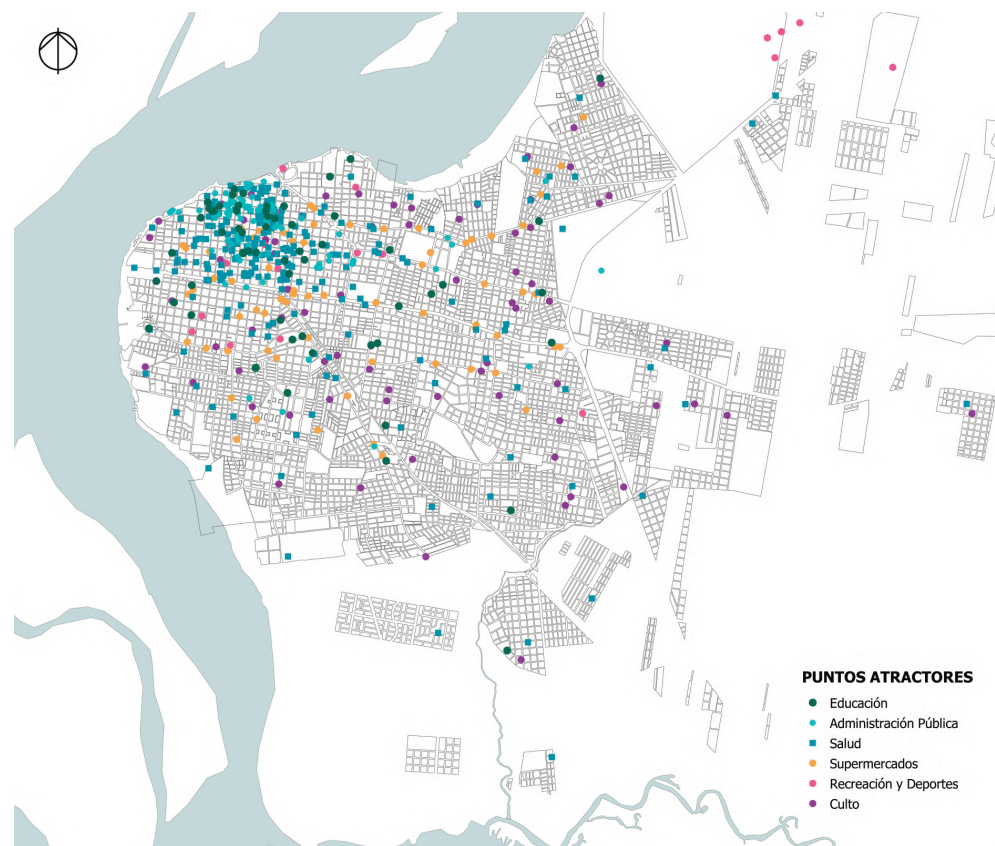
03/

3.7 / Puntos atractores

El centro de la ciudad de Corrientes es sede de las principales instituciones administrativas y posee la mayor concentración de comercios. Constituye una pieza urbana consolidada y cuenta con adecuados equipamientos públicos y una buena cobertura de servicios.

En este área se encuentra la mayor concentración de actividades y equipamientos, no solo administrativos, sino educacionales como escuelas, de salud como clínicas privadas, hospitales, deportivos, culturales y recreaciones.

Significativa concentración actividades de todo tipo y equipamientos no ocurre en el resto de la ciudad, solamente encontramos algunos puntos atractores barriales, con salas de atención primarias o delegaciones municipales, pero sin que ello signifiquen grandes polos atractores.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

La actividad comercial de los barrios o subcentros se ha ido consolidando en los últimos años, en avenidas de carácter interbarriales como la Av. Cazadores Correntinos, Maipú, entre otras. Actualmente, se esta tratando de generar múltiples centros, descomprimiendo así el área central de actividades administrativas atractoras muy concurridas. Tal es el caso del nuevo centro administrativo, ubicado en el barrio San Benito, donde se encuentran el Ioscor, el IPS, Catastro y Banco de Coorrientes entre otras dependencias.

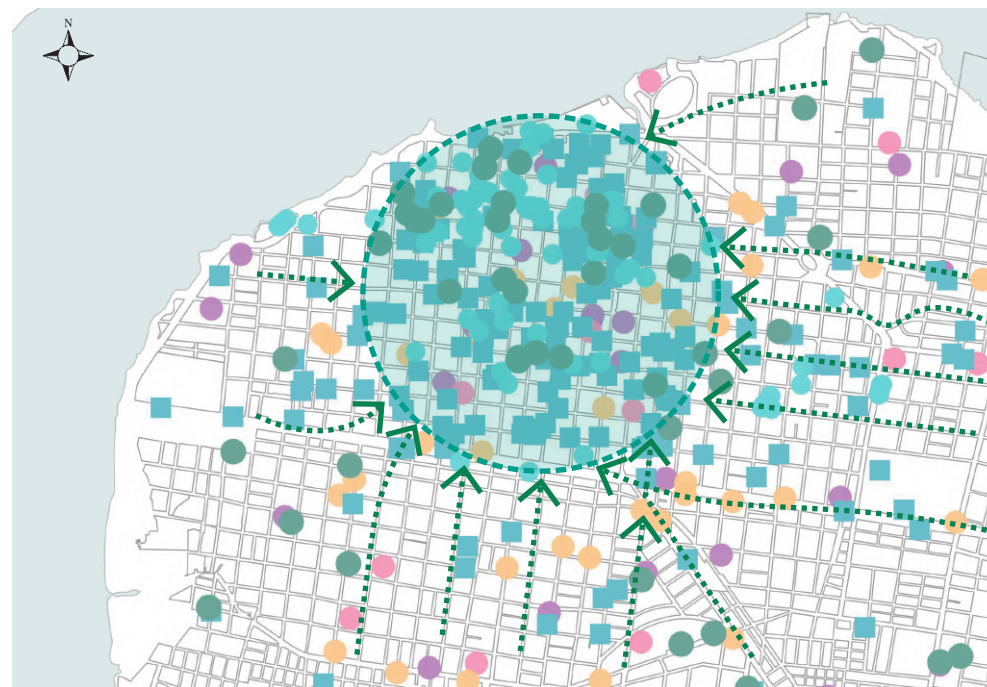


Grafico 2: Aglomeración de actividades y concentración de destinos. Fuente: Elaboración propia

⚠ Tal aglomeración de actividades genera gran concentración de puestos de destino de viajes en un área de apenas 2 km² del centro. Sumado a una estructura vial fuertemente radial, a la escasa red vial metropolitana y local alternativa, y a un alto tráfico vehicular pasante hacia ésta área, especialmente en horas pico, genera una alta congestión vehicular en ejes primarios y terciarios, altas tasas de accidentes, contaminación ambiental e impactos negativos en el entorno urbano.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

03/

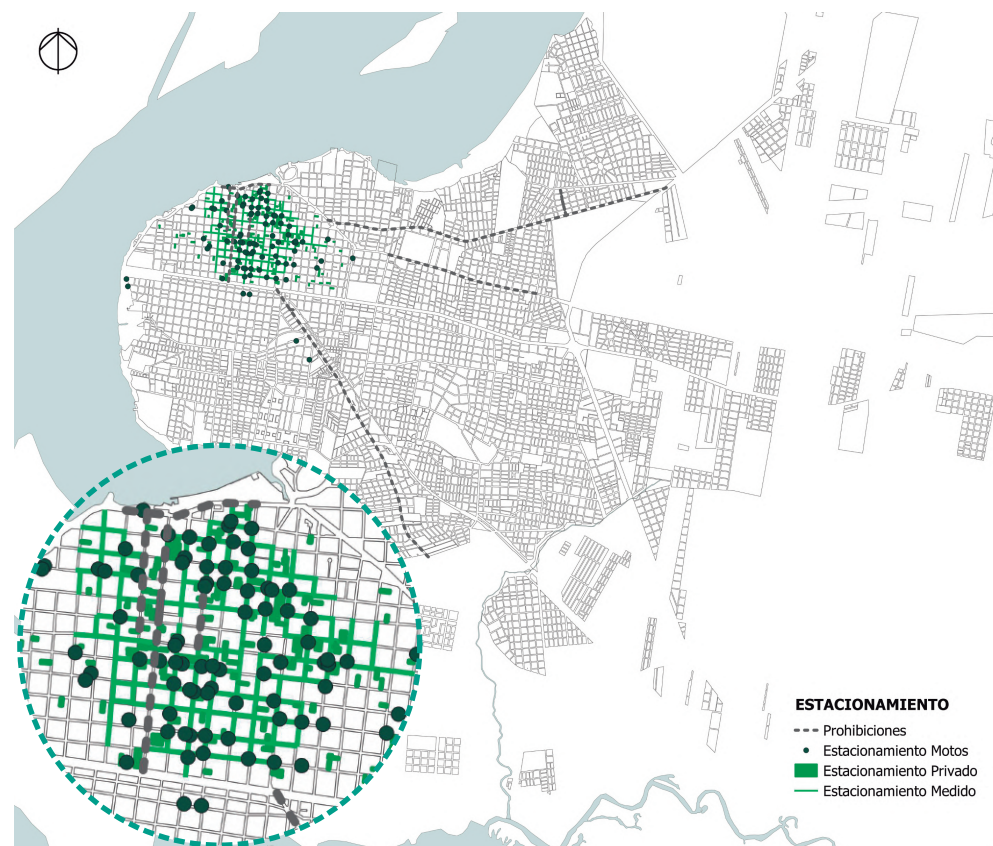
3.8 / Estacionamiento

El uso predominante del automóvil y la motocicleta para llegar al centro de la ciudad, polo de actividades de **alta concentración y densidad de actividades**, genera una necesidad de **aparcamiento**.

Actualmente encontramos estacionamiento medido de autos, motos en las esquinas y algunos de bicicletas. **Los estacionamientos generan un requerimiento de superficie, dificultando a su vez el tránsito en ciertos sectores céntricos.**

Existe gran oferta de estacionamiento tanto público como privado en esta área. En horas pico, **resulta difícil conseguir estacionamiento para autos**, especialmente en calles congestionadas con tránsito de colectivos.

Otro conflicto para el estacionamiento son las escuelas, las cuales atraen a muchos automóviles y transportes escolares, generando un verdadero caos.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

En cambio, la prohibición de estacionamiento se da en las **avenidas mas congestionadas como Maipu, Centenario y Armenia, por la carencia de superficie para el desplazamiento.** Entonces por ello, mucho menos aún, permite estacionamiento.



Caos vehicular por aparcamiento de buses escolares fuera de la escuela. Fuente: Arq. Gabriela Izquierdo



Motos y bicis mal estacionados frente a un club deportivo. Fuente: Arq. Gabriela Izquierdo



Nuevos estacionamientos para bicicletas implementados por la comuna. Fuente: Municipalidad de Corrientes



Estacionamiento medido de motos. Fuente: Diario Norte

03/

! El uso de vehículos motorizados esta fuertemente asociada la concentración de actividades en el casco centrico, y el principal problema para soportar tal demanda radica en la falta de superficie en las calles. El desaliento al uso de automoviles es nulo en ésta zona, al contrario, se ofrece estacionamiento publico y privado en calles de poca superficie, empeorando aun mas el transito. Tampoco existen areas ambientales o zonas tranquilas de transito reducido. El intento mas reciente de “area ambiental” o de priorizacion peatonal es el de la plaza 25 de Mayo, pero con problemas aún por no haber una restriccion de circulación de hecho.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

3.9 / Medios de transporte

Según la encuesta realizada, **la mayoría de las personas cuentan con auto, moto o bicicleta como modo de transporte**, pero una porción no menor (14,3%) no posee ningún tipo de vehículo.

Entre los encuestados, el transporte con mas uso son el auto particular (61,6% de los encuestados lo usan) y el colectivo urbano de pasajeros (29,9%)

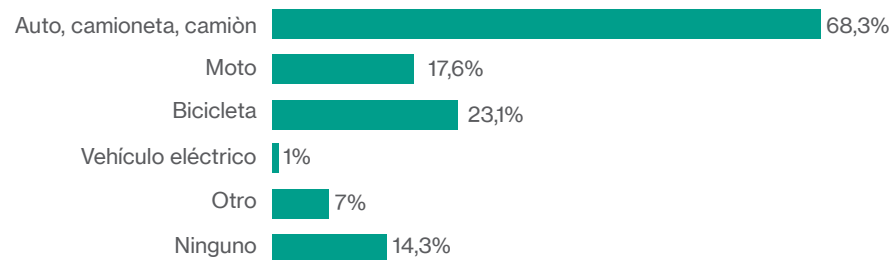
Transportes pesados

Camiones de carga y descarga.
Camión de recolección de residuos
Transporte de mercancías
Colectivos

Transportes livianos

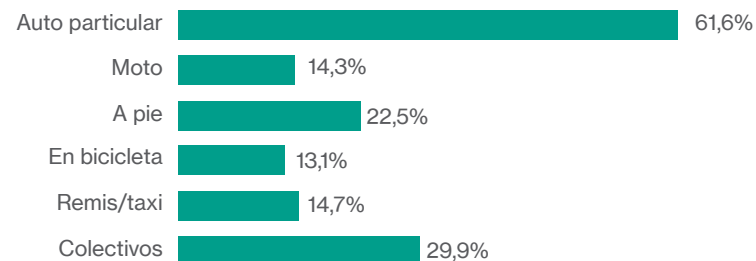
Automóviles y camionetas
Carros de tracción a sangre
Motocicletas
Bicicletas
Monopatines y otros vehículos eléctricos

¿Con cuáles medios de transporte cuenta? 511 respuestas



Fuente grafico: Elaboración propia según encuesta realizada

¿Cuáles medios de transporte usa para sus traslados? 511 respuestas



Fuente grafico: Elaboración propia según encuesta realizada

03/



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

Transportes pesados



Carga y descarga de mercancías en el microcentro



Camion recolector de basura

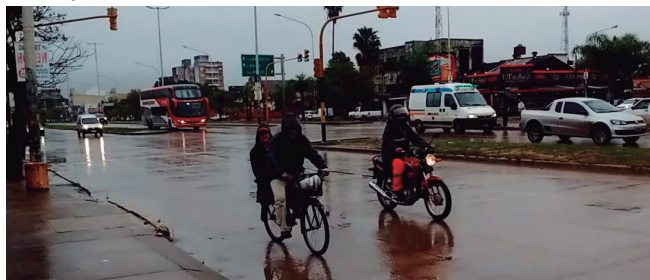


Camion de gran porte con acoplado en Avenida 3 de Abril.



Colectivo urbano tipo acordeon

Transportes livianos



Bicicleta y motocicleta



Carro de tracción a sangre



Monopatín electrico

❗ Se observan todo tipo de vehículos en la ciudad de Corrientes. No existe una jerarquización vial, y por ende, medios de transporte livianos y pesados comparten las mismas vías.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

03/

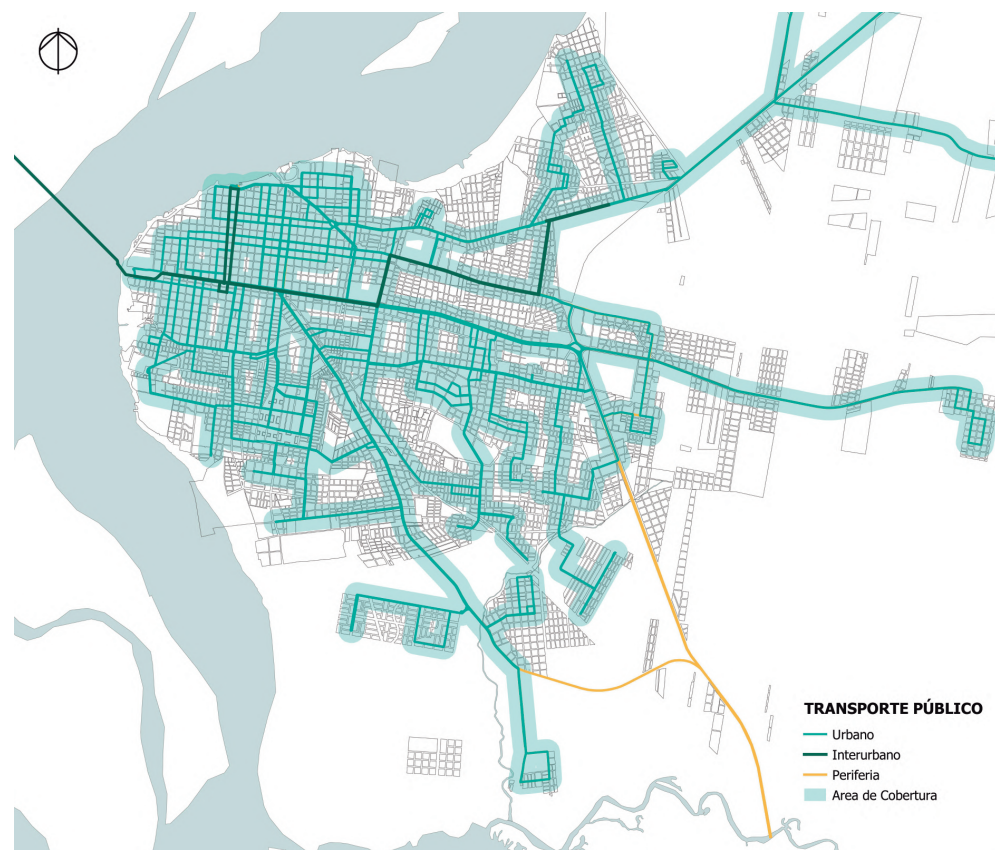
3.10 / Transporte público

En Corrientes, **el transporte público de pasajeros se realiza únicamente mediante ómnibus urbanos e interurbanos, y servicios de taxis y remises.** En la ciudad de Corrientes, los desplazamientos en Transporte Público Urbano se realizan sobre una red de **9 líneas de Transporte Urbano de Pasajeros los cuales se dividen en 29 ramales (24 completamente urbanos y 5 interurbanos)** para servir distintos barrios de la ciudad. Las dos principales empresas son ERSA y Turismo Miramar.

Además, existen **líneas completamente interurbanas, como las líneas 904 y 906, del servicio Chaco-Corrientes** (provistas por las empresas Ataco Norte SA.y ERSA), la línea 11, de la empresa **Santa Ana** (de servicio intermitente); y la línea **Corrientes-Empedrado.**

Normalmente, hacia cada barrio discurre al menos un ramal de una línea. Aunque

existen barrios no céntricos, como el caso del Laguna Seca o las Mil Viviendas, donde llegan más de una línea. Por otro lado, se puede observar **el puerto de corrientes como un gran centro de transbordo, ya que, aproximadamente, el 90% de las líneas de colectivos toman este punto como inicio de su recorrido**, volviéndolo una zona estratégica, por su ubicación céntrica donde convergen tanto líneas de transporte urbano, como interurbano, con el caso de los Chaco-Corrientes.



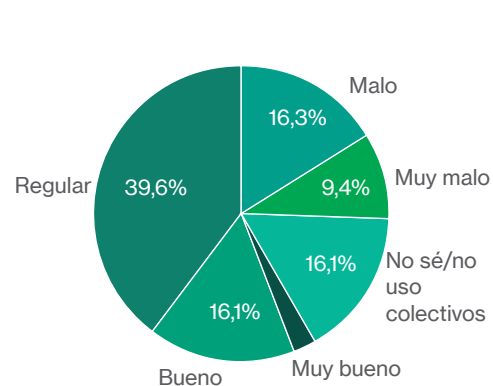
Fuente: Elaboración propia en base al SIGI Municipalidad de Corrientes



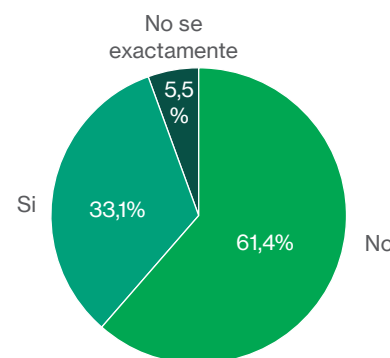
Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

¿Como evalúa el sistema de transporte de colectivos? 510 respuestas



¿Vive a mas de 3 cuadras de la parada mas próxima a su hogar? 511 respuestas



Fuente graficos: Elaboración propia según encuesta realizada

🔍 Se aprecia que existe mayor flujo de colectivos dirigido hacia el casco céntrico, mientras que a medida que los barrios se hallan más alejados del mismo, las líneas que lo frecuentan son cada vez menos. Solo se observa una línea concentrica que comunica barrios del noreste con barrios del suroeste. El resto de las líneas pasan por el centro.

El Puerto genera problemas de embotellamiento, principalmente detectable en calles corredores como La Rioja, o la avenida Juan Torres de Vera y Aragón, arterias que hoy en día permiten la circulación constante de la mayoría de las líneas de colectivo, además de automóviles, motocicletas y bicicletas. Esta sumatoria trae consigo una acumulación y sobrecargada de tráfico, sobre un sistema vial totalmente saturado.

Según la encuesta realizada, el 39% de los encuestados califica al transporte urbano de pasajeros como "regular", mientras que apenas un 18,6% lo califica de bueno y muy bueno. Además el 61,4%, vive a menos de 3 cuadras de la parada mas próxima a su hogar.



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

3.11 / Viajes y desplazamientos

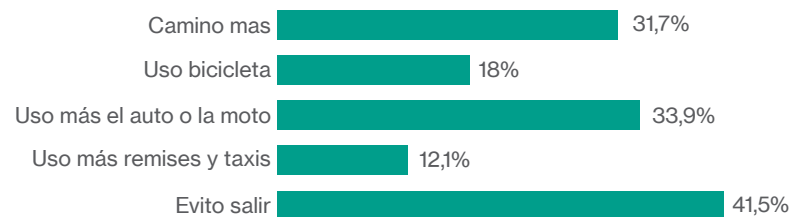
Se realizó una encuesta de movilidad a la ciudadanía en general, en el mes de octubre de 2020, consiguiéndose mas de 500 respuestas. La misma sirve como aproximación a una encuesta Origen-Destino.

Situación de movilidad en la Pandemia de Covid-19

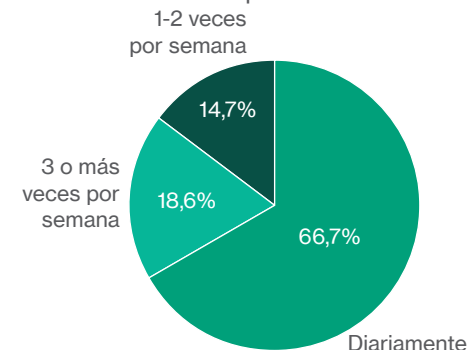
Puede observarse que la pandemia afectó fuertemente a la movilidad de la ciudad de Corrientes durante el 2020, **por faltas o deficiencias en el transporte publico**. La gente evitaba salir, usaba mas el auto o la moto. Luego de la pandemia, la gente evitó salir, uso mas la moto y el auto, o camino mas. Previo a la pandemia, el 66% de los encuestados se trasladaba diariamente.

¿Que alternativas de transporte tuvo luego de la pandemia?

511 respuestas



¿Cual era la frecuencia con la que se trasladaba? 511 respuestas



Fuente graficos: Elaboración propia según encuesta realizada

Destino

En las encuestas de destino, **se verificó que mas del 80% de las personas se mueven a sus lugares de trabajo, escuela, institutos, o academias con mas frecuencia en la semana.**

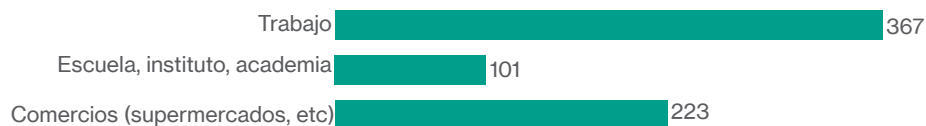
Según el informe de Transporte y movimientos interurbanos de la Dirección de Estadística y Censos de la provincia, para dar inicio a su ocupación principal el **87,67% se desplaza dentro del municipio, mientras que el 2,81% se desplaza fuera de él.**



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

¿A dónde se traslada con más frecuencia en la semana? 511 respuestas



Fuente grafico: Elaboración propia según encuesta

Desplazamiento para dar inicio a ocupación principal



Fuente grafico: Informe de Transporte y movimientos interurbanos. Dirección de Estadísticas y Censos 2020

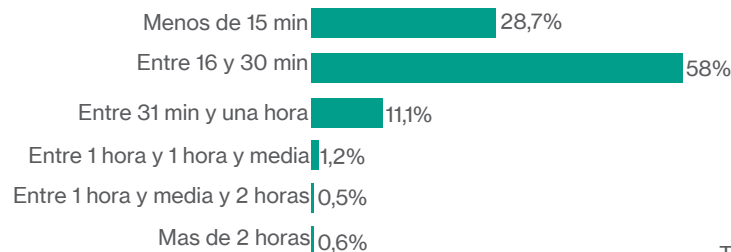
Tiempo de viaje

El tiempo que se destina para llegar al lugar de trabajo es considerado por la OCDE como uno de los indicadores de bienestar.

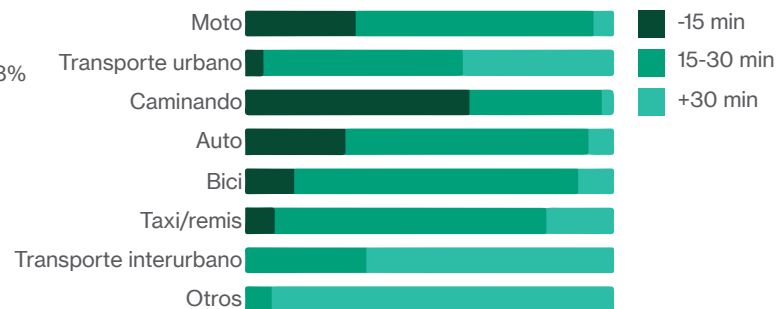
En Corrientes, solo el 13,27% de los trabajadores tarda más de 30 minutos en llegar a su trabajo.

Pormenorizando el tiempo de viaje al lugar de trabajo según medio de transporte se observa que **las personas que más tiempo utilizan** para llegar a su trabajo son aquellas que utilizan el **transporte público urbano o interurbano** en la ciudad.

Tiempo destinado para trasladarse a ocupación principal
primer semestre 2020. Aglomerado Corrientes



Tiempo destinado según medio de transporte
primer semestre 2020. Aglomerado Corrientes



Fuente graficos: Elaboracion propia en base al Informe de Transporte y movimientos interurbanos. Dirección de Estadísticas y Censos 2020



Análisis

Dimensión Urbana - Movilidad

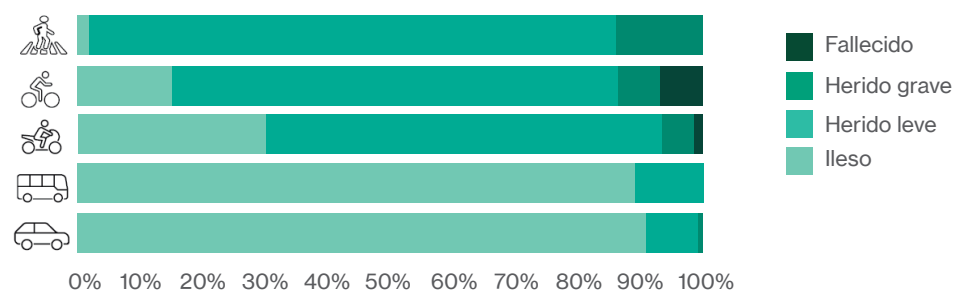
3.12 / Siniestralidad

Según la encuesta de movilidad realizada, **el 64,6% de los encuestados sufrió un accidente de tránsito.**

En la encuesta de la dirección de Estadísticas y Censos provincial se cuenta que entre los accidentes de tránsito ocurridos en la ciudad, las partes intervinientes salieron ilesas en un 91,1% si el vehículo involucrado es un automóvil y en un 89,3% si es transporte público. Sin embargo, este porcentaje disminuye si la persona se traslada en motocicleta, bicicleta o a pie. Además, **la mayor cantidad de fallecidos en siniestros viales son ciclistas (6,8%) seguidos por los motociclistas (1,2%).**

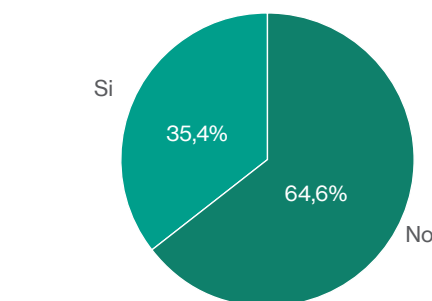
El porcentaje restante "otros" se compone de la sumatoria de accidentes entre tres o más vehículos o bien, combinaciones de medios de transporte que por su "poca representatividad" (menores al 2%) fueron incluidos en esta categoría. **Se presume que los carros de TAS estarían en esta categoría. Lamentablemente para dicha encuesta oficial, los carros de TAS no se encuentran discriminados, lo que no permite el registro de accidentes para este medio de movilidad de interés para esta investigación.**

Gravedad de siniestros por tipo de vehículo. Aglomerado Corrientes



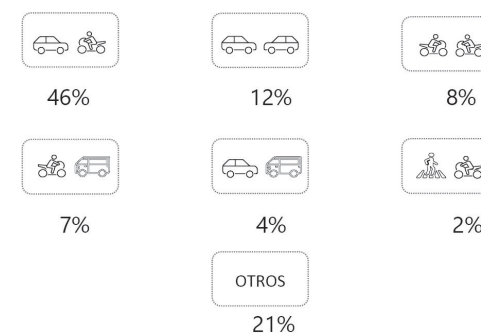
Fuente gráfico: Elaboración propia en base al Informe de Transporte y movimientos interurbanos. Dirección de Estadísticas y Censos 2020

¿Sufrió un accidente de tránsito alguna vez en la ciudad de Corrientes? 511 respuestas



Fuente gráfico: Elaboración propia de encuesta realizada

Composición de siniestros según vehículos involucrados. Aglomerado Corrientes



Fuente gráfico: Informe de Transporte y movimientos interurbanos. Dirección de Estadísticas y Censos 2020



Análisis

Planes y políticas de Movilidad



03/

4.1 / Transporte urbano de colectivos

Ya se ha dicho, que la ciudad de Corrientes, cuenta con 9 líneas de colectivos dividida en 29 ramales. No obstante, la accesibilidad a distintas áreas de la ciudad depende de la frecuencia y tiempos de viaje, muy afectados por las condiciones de la red vial y tráfico existente en los tramos y nodos de la red. Se puede considerar al **Metro Bus como parte de la propuesta de jerarquización vial**. Para lograr su eficiencia, se puede minimizar las interrupciones del futuro sistema a lo largo de su traza. Sin embargo, este plan quedó en revisión por parte de la Municipalidad, y se ha ejecutado parcialmente.

Carriles exclusivos

Se han implementado carriles preferenciales sobre las calles La Rioja, Salta, y Av Vera. *“La implementación fue positiva, pero relativamente. Los circuitos de las líneas de colectivos ya están designados, pero lo que cuesta es cumplir con la frecuencias porque hay otras condiciones: debe estar bien señalizado, deben prohibirse los giros hacia la derecha, y tiene que controlarse que no*



Esquema de jerarquización vial a estudiar y consensuar con Municipio. Fuente: Informe de Min. Transporte de la Nación. 2018.

ingresen otros vehículos no autorizados a los carriles. Otro gran problema es la superficie que no está preparada para ese uso, es mucha carga para esos tramos del centro. El pavimento se sobre exige y hay que hacer bacheos.” Arq. Gabriela Izquierdo

Centro de transferencia

El puerto no es el lugar indicado, no hay superficie disponible y entra en conflicto con la circulación peatonal. Existen situaciones de riesgo con los cruces. Otro sitio para la misma función es difícil. En el municipio afirman que no está en carpeta y no hay donde hacerlo. En un momento se proyectó el centro de transferencias en Suiza y Chacabuco, *“este predio fue objetado por el Ministerio de Transporte de Nación, por considerar que esa estación está muy cerca del destino. Otra iniciativa fue el predio de vialidad provincial, pero era aun peor. Hay que considerar todo el circuito, todas las zonas, como funciona y no solo la estación en sí.”* Arq. Gabriela Izquierdo



Análisis

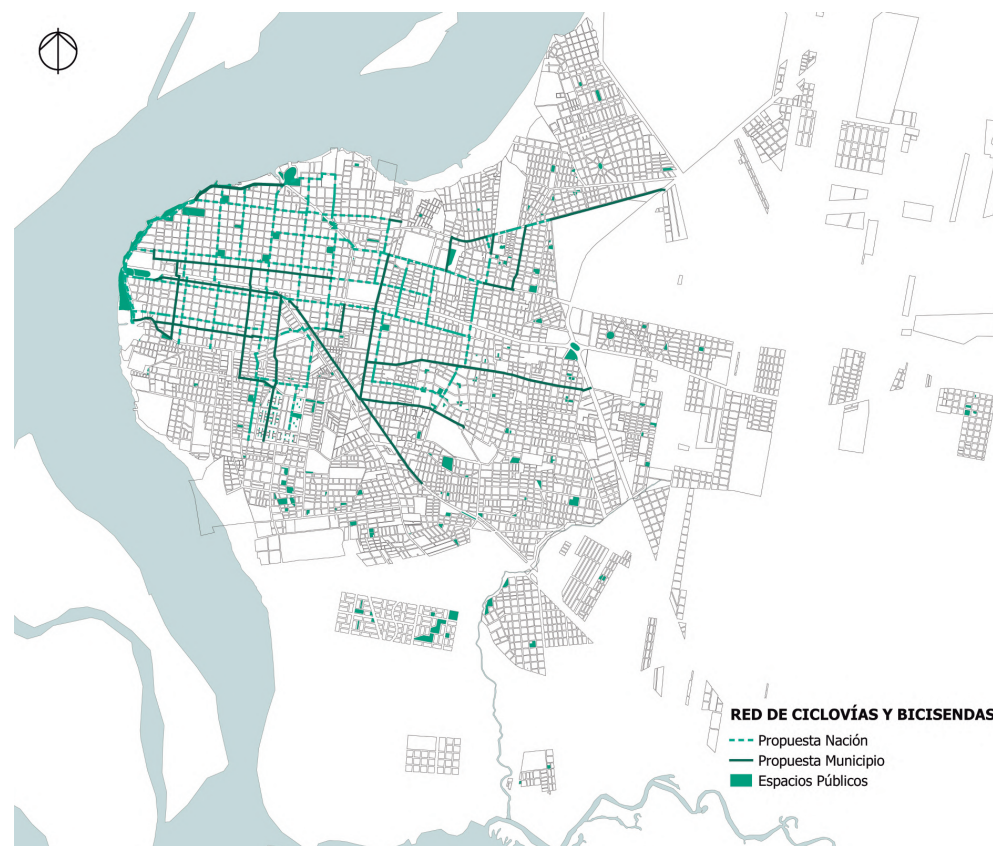
Planes y políticas de Movilidad

03/

4.2 / Bicicletas y red de ciclovías

El Municipio de Corrientes presentó en su oportunidad un plan de ciclovías que fue analizado y evaluado. Se desarrolló una reformulación y una nueva **propuesta de red de ciclovías y biciesendas, de acuerdo a un plan integral de ordenamiento del transporte, que tiene en cuenta la jerarquización vial y la racionalización de la red** pensada para el transporte público urbano.

El uso de bicicletas tiene una muy baja difusión como transporte hogar-trabajo, no así como actividad recreativa, la cual es bastante usada. La bicicleta es económica, resuelve la movilidad, pero **aun no hay una red** ciclovías. Empero, actualmente **la ciudad de Corrientes comenzó a implementar una red de ciclovías que inició en Av. Costanera Sur Juan Pablo II.**



Propuesta para red de ciclovías del Municipio y de Nación para la red de ciclovías. Fuente: elaboración propia en base a Informe de Min. Transporte de la Nación. 2018.



Análisis

Planes y políticas de Movilidad

03/

Sistema de ciclovías

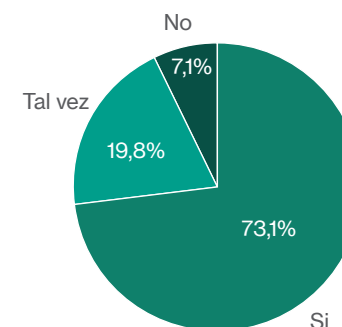
Sobre su implementación, la Dir. Gral. de Movilidad Arq. Gabriela Izquierdo sostiene: *"Hay bastantes dificultades para la implementación del circuito en la ciudad. Hay que hacer una campaña de concientización. La gente subestima la modalidad ciclista. El ciclista está muy expuesto en cuanto a seguridad personal. Las calles no están jerarquizadas según los modos de transporte, no hay carriles específicos y existe simultaneidad de autos, bicicletas y motos. El mayor peligro son los camiones y los colectivos que tienen puntos ciegos."*

Otro inconveniente para la red de ciclovías es la continuidad. *"No se puede hacer donde las calles no están consolidadas. Al hacer esta infraestructura hay que tratar el tema de la superficie, iluminación, señalización, eso tiene mucho costo. Ese es el inconveniente para completar y cerrar los circuitos. Además de circulaciones vehiculares, situaciones puntuales que cuesta encontrar como cerrar el circuito. El tema de los sentidos y anchos en el centro. Lo que hay que hacer es sacar los autos y ahí está la resistencia de la gente."*

Estaciones de bicicletas

Con respecto a la instalación de sistemas de bicicletas de alquiler la Arq. Gabriela Izquierdo opina: *"Hay que evaluar distintos sistemas de control. Cada ciudad implementa distintos sistemas (algunos con tarjeta), en muchas ciudades esta unificado. El tema de las bicicletas para alquilar, se puede implementar y tiene que estar asociado con determinados circuitos, con algún dispositivo de seguridad, y un sistema de control que este centralizado, para que haya un sector de monitoreo general de la movilidad."*

¿Elegiría andar en bicicleta si existieran ciclovías y estacionamientos de bicis seguros? 475 respuestas



Fuente grafico: Elaboración propia de encuesta realizada

! Según nuestra encuesta, las bicicletas tienen baja penetración en la sociedad para realizar sus viajes, sin embargo, un 73% elegiría andar en bicicleta de existir ciclovías seguras.



Análisis

Planes y políticas de Movilidad

03/

4.3 / Movilidad peatonal y accesibilidad

Al consultar a la Dir. Gral de Movilidad Arq. Izquierdo sobre la movilidad peatonal, comenta que el mayor problema es que **hay mucho flujo peatonal, y no hay superficie en toda la ciudad.** *“En una escala jerárquica actual, primero está el tránsito motorizado, entonces por más normas que tengas para darle prioridad al peatón, en la realidad no se cumple. Hay un cierto desorden, cuando hay más gente el tránsito se atasca, el sujeto que circula en auto está circulando en malas condiciones, sin estacionamiento; los peatones están apretados, circulando en veredas angostas donde a veces tienen que bajar a la calle. Mucha gente cruza a mitad de cuadra, donde está la parada de su colectivo. Respecto de los demás barrios, el problema general es la falta de consolidación.”*

Al consultar sobre la situación peatonal en los barrios no céntricos la Arq., comenta que los barrios que tienen problemas de dimensiones, tienen las trazas viales muy angostas, y a veces hay **pocas veredas**

consolidadas y poco arbolado. Además, no existe una microcirculación en sectores. *“Se desalienta así que haya vida comunitaria intrabarrial.”*



Situación crítica, personas bajando a la calzada por falta de superficie en veredas. Fuente: Arq. Izquierdo

Plan de veredas inclusivas

Existe un plan de veredas accesibles pero fue ejecutado parcialmente en el macrocentro de la ciudad.

*“El objetivo es asegurar el acceso y libre tránsito de cada uno de los vecinos, identificando y **eliminando los obstáculos y barreras existentes**, en cumplimiento de lo dispuesto por la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con*

Discapacidad”, manifestó Andrea Gómez, Dir. Gral. de Discapacidad e Inclusión Social de la comuna.

Se hicieron “circuitos accesibles” para PMR que vinculan zonas. Hay otros

circuitos ya hechos como calle Córdoba, con mejoras de veredas y de rampas en esquinas. En relación a demandas estudiada, resta Irigoyen. **Existe a futuros planes para ensanches de veredas.**

Se creó en el Municipio una **Comisión de Accesibilidad para actualización normativa y sus correcciones**, con respecto a accesibilidad universal.



Obra de veredas accesibles sobre calle Córdoba. Fuente: Municipalidad de Corrientes



Análisis

Planes y políticas de Movilidad

03/

4.4 / Tracción a sangre

Respecto a transporte de TAS (carros empleados para actividades como recolección de residuos, fletes, cartoneo), **en el año 2013, la entonces Secretaria de Desarrollo Humano y Economía Social del municipio, ejecutó el Programa “Carreros, un desafío social”**, para reemplazar este tipo de vehículos por zoótropos o motocargas de 200 cc., acción que se propuso contribuir al desarrollo integral del grupo de cartoneros que desempeñan su actividad en la ciudad de Corrientes, así como a la seguridad vial y el cuidado del medio ambiente. Sin perjuicio de ello, **no se habría logrado una implementación eficaz, dejando de lado a un gran sector de carreros que trabajan en transporte y venta de materiales (ladrillos, arena, acerrín, etc) y una aplicación incompleta**, con un mal desempeño y aceptación del uso de zootropos por parte de estos trabajadores. Si bien existe una serie de ordenanzas para este modo de transporte, no se cumplen y no se ha podido resolver la

cuestión de fondo. Además, en el mencionado plan no hubo ningún tipo de seguimiento en la cuestión, y desde ese entonces no ha habido una política eficaz y certera para este tipo de transporte. La Arq. Gabriela Izquierdo refiere que *“tuvo una buena intención. Se incorporaron moto vehículos, pero hubo problemas para el mantenimiento, lo que llevo a que la mayoría de los carreros vendieran su vehículo y volvieron a la tracción con caballo. El tema de los gastos fijos no les cerró.”*

Se ha indagado en profundidad este primer y único antecedente de política, de acuerdo a artículos periodísticos, informes oficiales, ordenanzas, boletín oficial y testimonios de funcionarios para dilucidar lo hecho y así poder verificar aciertos y errores del mismo, útiles para el propósito de esta investigación.



Manifestación de carreros. Fuente: diario El Litoral



Análisis

Planes y políticas de Movilidad

03/

Programa de Fortalecimiento Comunitario y Sustentabilidad Ambiental “Carreros, un desafío social”. 2013

FINANCIACIÓN

Convenio firmado con el Ministerio de Desarrollo social de la Nación, el 01 de octubre de 2012, mediante el cual se aprobó el proyecto presentado por el gobierno municipal, otorgando el organismo nacional un **subsidio por \$1.231.000** (Pesos Un millón doscientos treinta y un mil) para impulsar y concretar los objetivos del proyecto.

SORTEO Y ADJUDICACIÓN

→ El día **23/04/2013 se realizó el sorteo**, con la presencia de escribana pública de gobierno, con un total de **89 familias empadronadas**, siendo 50 los vehículos tricargos a sortear. Se entregó en esta **primer etapa un total de 28 vehículos**.
→ El día **14/08/2013 se realizó un segundo sorteo** con un total de **64 Familias empadronadas**, siendo **20 los vehículos tricargos a sortear**. (Boletín Oficial Municipal N° 1916)



PROCESO REALIZADO

→ Se elaboró un padrón con familias interesadas a participar del programa
→ Se realizaron encuestas
→ Se realizaron charlas con grupos ambientalistas y asociaciones protectoras de animales
→ Se definió como mecanismo definitivo de preselección, realizar un sorteo, con todas aquellas familias que hubiesen aprobado todas las “condiciones de elegibilidad”
→ Luego del sorteo quedó un grupo de preseleccionados cuyos datos se encuentran en una base elaborada al respecto, debiendo presentar las documentaciones que se solicitan e iniciar las acciones para contar con carnet de conducir, incorporarse al monotributo social, indicar cantidad de caballos a entregar
→ La pretensión del Ejecutivo fue ir reemplazando en forma gradual los carros tracción a sangre

NORMATIVA

→ Ordenanza 5915 de Mayo de 2013: tiene el fin de ordenar metodológicamente y dar seguimiento al Programa ya iniciado.
→ Ordenanza 5976, de Octubre de 2013 donde se imponen las bases y condiciones para los beneficiarios del programa.



Análisis

Planes y políticas de Movilidad

03/

Programa de Fortalecimiento Comunitario y Sustentabilidad Ambiental “Carreros, un desafío social”. 2013

EJES DE ACCIÓN

1. **Eje administrativo** que permitió la **compra de los vehículos tricargos**, mediante el sistema que prescribe la normativa municipal (**Licitación Pública**, en virtud de los montos del proyecto).
2. **Eje social: identificando los grupos de personas** para “construir un universo suficiente para el abordaje integral, donde se consideren las condiciones y requisitos que deberán cumplir quienes resulten los «promotores sociales» que lleven adelante ésta primera etapa de la estrategia”. (Informe oficial)

TÉRMINOS Y CONDICIONES

1. Los beneficiarios serán **responsables administrativa, civil y penalmente** del vehículo que se les entrega en donación
2. **Se prohíbe la transferencia**, bajo cualquier título, a terceros, de las motocicletas tricargo 200 cc., **por el término de diez (10) años**
3. Dar **destino único de carácter laboral** a los vehículos donados presentando declaración jurada, acerca de la actividad laboral que desarrollarán con las motocicletas tipo tricargo.
4. Serán responsables de **tramitar el Seguro de Responsabilidad Civil contra terceros**, y del pago de la póliza respectiva
5. Los vehículos **no podrán ser conducidos por menores de edad, ni transportar menores de edad** en el vehículo o en su caja de carga.
6. Además de su conductor habilitado por la Municipalidad, **no podrá transportar otras personas en la motocicleta o en su caja**, salvo autorización expresa.
7. Cada una de las personas a quienes sea donada una de las motocicletas tricargo, a su vez **deberá entregar al Municipio dos (02) caballos y un (01) carro** en condiciones normales de estado sanitario y de transporte.

VEHÍCULO

Sustitución de la tracción a sangre por vehículos con motor, que se denominan Tricargos 200 cc Motomel.





Análisis

Planes y políticas de Movilidad

Programa de Fortalecimiento Comunitario y Sustentabilidad Ambiental “Carreros, un desafío social”. 2013

ACTORES INVOLUCRADOS

- Secretaría de Desarrollo Humano y Economía Social de la Municipalidad de Corrientes: encargado de todo el proceso social, las encuestas y el trabajo de campo.
- Ministerio de Desarrollo Social de la Nación: encargado de financiar de manera directa el programa.
- Honorable Concejo Deliberante: encargado de redactar las respectivas Ordenanzas.
- Grupo reducido de carreros empadronados.
- Departamento Ejecutivo Municipal: encargado del sorteo, de suscribir convenios con otras entidades y con la Nación.
- Organización protectora de animales MAPAC: se la convocó en un principio y se la apartó luego del tema.

CAPACITACIÓN

- De acuerdo al informe oficial, se planteó la **capacitación del uso de los zootropos mediante reuniones** en diversos barrios de la ciudad de Corrientes.
- Se organizaron “**talleres de distintas temáticas** relacionadas temas viales, temas de derechos, en temática de residuos de la problemática de la TAS.” No hay otra evidencia de dichas capacitaciones.

EMPADRONAMIENTO

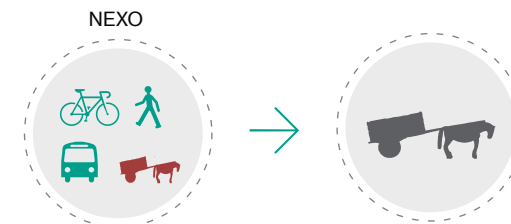
Se desconoce el proceso de preselección y selección.

SEGUIMIENTO

Se constató que el plan no tuvo control ni seguimiento por las sucesivas gestiones, desde el segundo sorteo (14/08/2013)

03/

(!) DETECCIÓN: actualmente no existe una política para este modo de transporte, y se encuentra en el Plan Estratégico Participativo (PEP 2030) como una carencia en política pública -ambiental- y un problema a resolver.





Análisis

Dimensión normativa- legal



03/

5.1 / Los animales



→ **Ley N° 14.346, de Maltrato Animal** que forma parte del Código Penal Argentino, establece un mandato

impostergable a las autoridades para que determinen políticas públicas a fin de alcanzar el cometido protectorio de la misma.

→ **Art. 41 de la C.N.:** También se ha resuelto que, la protección de los animales no humanos se desprende de su estricta vinculación y pertenencia al Medio Ambiente.

→ **Carta Orgánica Municipal de la Ciudad de Corrientes:** en su **art. 29º, inc. 30) y 31)** dictamina que es atribución del Honorable Concejo Deliberante legislar sobre el control bromatológico y veterinario de los animales, y sobre la tenencia y tránsito de los mismos.

5.2 / El Medio Ambiente



→ **Art. 41º de la Constitución Nacional**

→ **Constitución de la Provincia de Corrientes: Art.**

49º habla del derecho a gozar de un ambiente sano; **Art. 53º:** insta a la provincia a fijar las políticas ambientales y “promueve el desarrollo productivo compatible con la calidad ambiental, el uso de tecnologías no contaminantes”; **Art 55º**, se ordena que el estado provincial y los municipales fijen políticas para gestión integral de los residuos y su utilización productiva; **Art. 225º:** fija las competencias municipales, y entre ellas se encuentra el manejo y disposición final de los residuos.

→ **Ley N° 25.675 Ley General de Ambiente:** fija presupuestos mínimos ambientales junto con políticas de cuidado y promoción del medio ambiente.

5.3 / Trabajo de carreros



→ **No existe marco regulatorio específico para esta actividad** a nivel nacional. Aun así, los

recicladores urbanos se agrupan en gremios y asociaciones que le dan cierto respaldo a su trabajo, y muchos de ellos están agrupados en cooperativas de trabajo, que resulta muy útil como organización para el trabajo que este grupo despliega.

→ **Carta Orgánica Municipal de la Ciudad de Corrientes:** en su **art. 7º inc 10) y 11)** determina como objetivos de las políticas a implementar por el Ejecutivo Municipal, el favorecimiento del desarrollo humano integral y la igualdad de oportunidades para superar aquellas discriminaciones que son resultados de prácticas o sistemas sociales, aplicable para el caso de los recolectores urbanos.



Análisis

Dimensión normativa- legal

5.4 / Trabajo infantil



→ **Art. 75 inc. 22 C.N.:** tratados de jerarquía constitucional como la Convención de los Derechos del Niño y el

Pacto San José de Costa Rica.

→ **Ley N° 26.061 de Protección Integral de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes:** tiene como objeto garantizar el ejercicio y disfrute pleno, efectivo y permanente de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico nacional y en los tratados internacionales en los que la Nación sea parte.

→ **Ley N° 26.390 de Prohibición del trabajo infantil y Protección del trabajo adolescente:** modificatoria de la Ley 20.744

5.5 / Tránsito y seguridad vial



→ **Carta Orgánica Municipal:** **art. 17º** deja clara la potestad del Ejecutivo Municipal en la implementación de políticas

de tránsito y seguridad vial. También en el **art. 36º** queda plasmada la atribución del Honorable Concejo Deliberante en legislar sobre la cuestión de tránsito vehicular.

→ **Nuevo Código de Tránsito,** vigente desde el año 1998: rige a todos los medios de transporte.

→ **Tracción a Sangre:** Entre ellas se encuentran las ordenanzas municipales N° 3202, 4332, 4427, 5915 y 5976.

ⓘ Actualmente no existe ningún tipo de normativa que prohíba explícitamente el uso de la tracción a sangre. Aun así, a nivel nacional existen varios proyectos de ley que no tuvieron mayor impulso.

03/



Análisis

Dimensión normativa- legal

03/

5.6 / Ordenanzas que regulan la TAS

Se evalúa una serie de Ordenanzas Municipales vigentes, que legislan particularmente la Tracción a Sangre en la ciudad de Corrientes.

Ord. N° 3202
año 1998

Nuevo Código de Tránsito: la edad mínima de conducción de los carros queda a idoneidad de cada uno. Los carros de tracción a sangre están normados en los arts. 140° al 148°, que regulan específicamente a este medio de transporte y a los carritos a pedal. Además los arts. 151° al 153°, regula a jinetes y animales de tiro.

Ord. N° 4332
año 2006

Complementa lo normado en el Capítulo III del Código de Tránsito sobre animales en la vía pública. Considera la presencia de ganado en la vía pública como un “problema”, y legisla sobre “la tenencia y tránsito” de animales. Crea un cuerpo de Troperos a tal fin. Dispone del secuestro y traslado de los animales, multas para sus dueños y la adquisición de la equino grúa.

Ord. N° 4427
año 2007

Reconoce la incompletitud del art. 140° sobre la TAS del Código de Tránsito y la necesidad de su revisión. Se fija el empadronamiento e identificación de los carros, sus luces reglamentarias y carrocería. Se restringe la circulación por Av. Costanera y fija la edad mínima de conducción en 17 años. Además determina que la circulación esta exclusivamente restringida al horario nocturno de 22 a 6 hs.

Ord. N° 5915
mayo 2013

Es sin duda, una norma orientada a dar una solución definitiva a la problemática de los carreros, teniendo en cuenta variedad de aspectos que las ordenanzas que le anteceden no tuvieron. Se crea un programa de mejoramiento laboral para carreros; se fijan los objetivos del plan; se dispone la creación un padrón; la reinserción de los equinos a un ambiente natural; fija áreas competentes del municipio y dispone la creación de un fondo específico a tal fin. Esta Ordenanza declara de interés Municipal la campaña Basta de TAS de la Fundación Franz Weber.

Ord. N° 5976
octubre 2013

Se sancionó esta ordenanza luego del segundo sorteo de los motocargos para dar un marco legal a la forma de entrega. En la misma se autoriza al Ejecutivo Municipal a ceder los vehículos a modo de “donación”. Se fijan 7 condiciones para que los beneficiarios cumplan ciertos requisitos, como ser responsables civil, penal y administrativamente del vehículo; no transferirlo por el termino de 10 años; darle un fin laboral únicamente; prohíbe la conducción de menores de edad; no permite el transporte de otras personas; y como ultimo dispone la entrega de 2 caballos y 1 carro a cambio del vehículo.





Análisis

Dimensión socio- económica



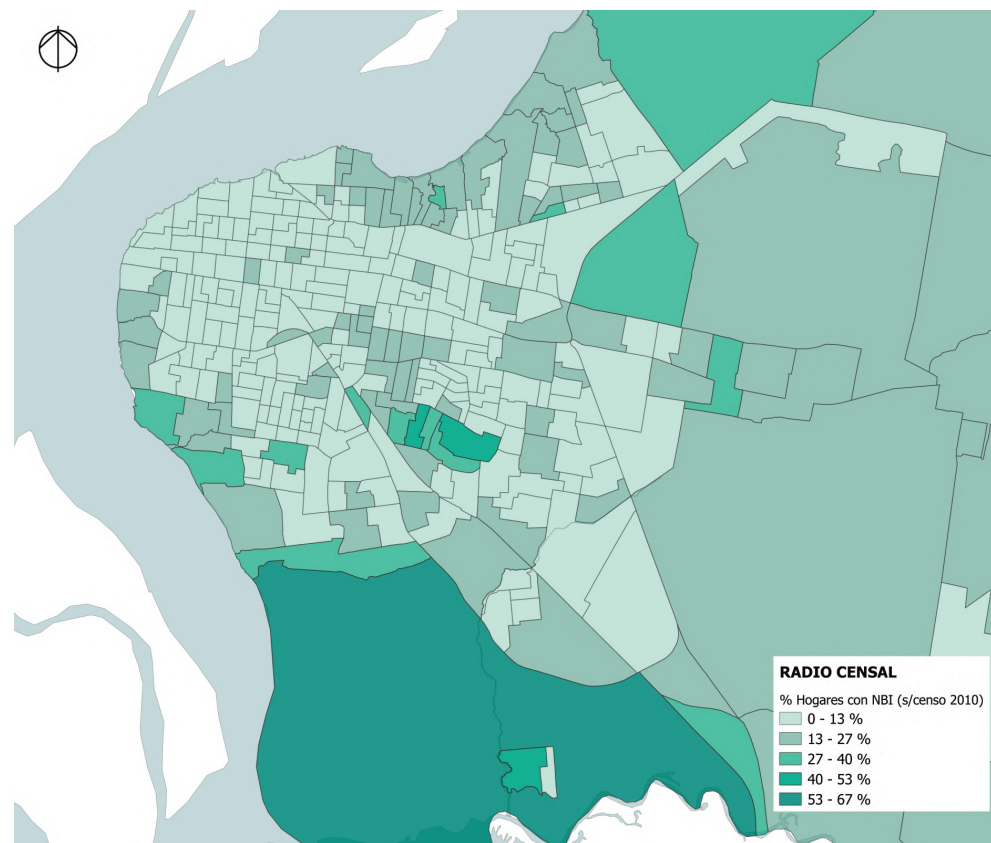
03/

6.1 / Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)

Este método permite una aproximación a los índices de pobreza, no solo en términos económicos, sino más bien habitacional y de calidad de vida.

- NBI1: Vivienda de tipo inconveniente (vivienda de inquilinato, precaria u otro tipo).
- NBI2: Viviendas sin cuarto de baño.
- NBI3: Hacinamiento crítico (más de tres personas por cuarto).
- NBI4: Hogares con niños en edad escolar (6 a 12 años) que no asisten a la escuela.
- NBI5: Hogares con cuatro o más personas por miembro ocupado y en los cuales el jefe de hogar tiene bajo nivel de educación (dos años o menos en el nivel primario).

Fuente: Situación y Evolución Social - INDEC.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



Análisis

Dimensión socio- económica

Sectores con altos porcentajes de NBI

La mayor parte de la ciudad de Corrientes, se encuentra en un promedio de hogares con NBI entre muy bajo y bajo (entre 0 y 13% según radio censal).

Se podría afirmar que, aproximadamente un 70% de la ciudad se encuentra en esta categoría.

Las zonas costeras tanto norte, como sur son zonas en donde los porcentajes de necesidades insatisfechas se elevan notablemente.

→ Al sur de la costanera, en el barrio Galván, y en los alrededores del cementerio y en el **barrio río Paraná y La Tosquera tiene sus valores mayores al 50%.**

En el caso del Barrio Patono, más precisamente en la zona conocida popularmente como **Barrio Quilmes** (por la presencia de la cervecería), el porcentaje de valores se eleva **por encima del 40%.**

→ Al norte de la ciudad el **Quinta Ferre (también conocido como Bajo Pujol) entre el 40 y el 53% de hogares con NBI.**

En los barrios Bañado Norte, Lomas del Mirador, Sol de Mayo también se encuentran en el Cichero entre el 20-30%.

→ El barrio Cerantes, Irupé, Paloma de la Paz y Ongay (más conocido como el **barrio la Olla**) poseen valores de hogares con NBI **entre 40 y 53%** según el radio censal. Mismo caso para el barrio Esperanza

03/



Análisis

Dimensión socio- económica

03/

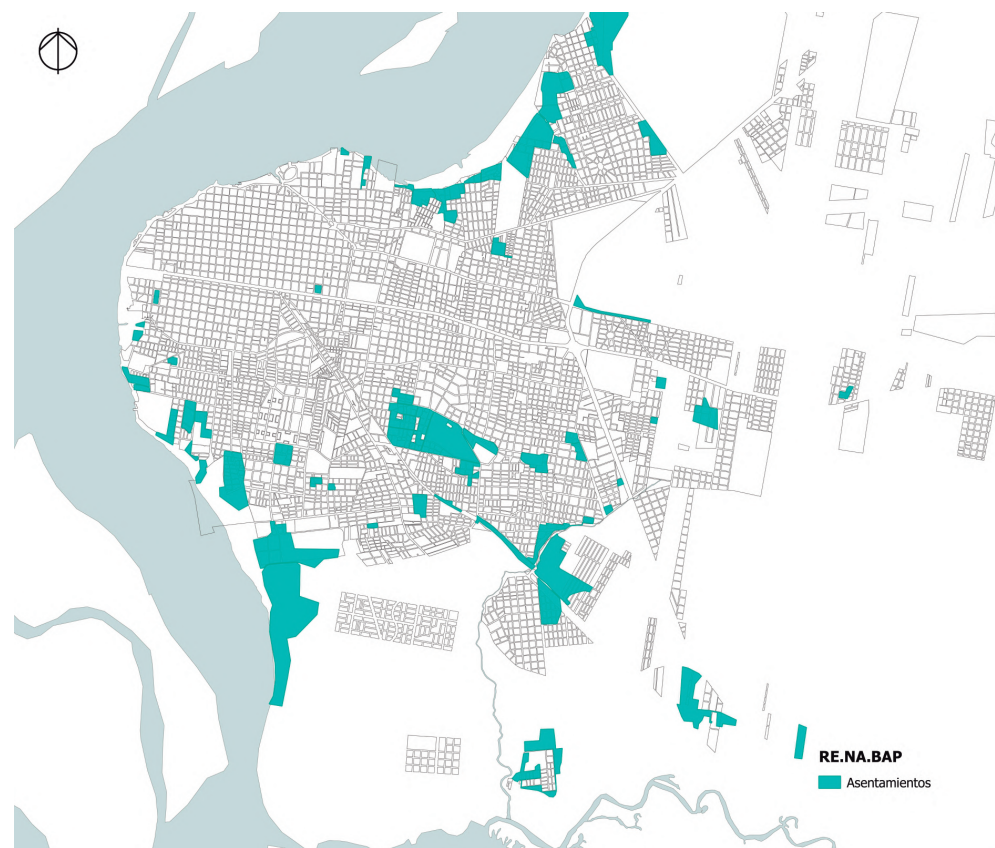
6.2 / Asentamientos informales

Se observa una gran cantidad de barrios de crecimiento espontáneo, caracterizados por la autoconstrucción. **Por lo general se han emplazado en áreas bajas (antiguos bañados) que con cierta periodicidad presentan anegaciones.**

→ Los asentamientos esporádicos **al norte de la ciudad se emplazan en una franja costera de mas de 5 km de largo**, comprendida por los barrios Cichero, Bañado Norte, Seminario, Itati, Quinta Ferre, Sol de Mayo, Anahí, Canal 13, Lomas del Mirador, Molina Punta y Punta Taitalo.

→ Entre los asentamientos de la costa ribereña sur se encuentran los barrios Bajo CARIDI, Bajo Galván, Virgen de los Dolores, Astilleros, Quilmes, Patono, Santa Marta, Mendoza al Sur, Rio Paraná y la Tosquera.

→ Insertos dentro de la trama urbana y sin ser costeros, se localizan los asentamientos Galván III, La Chola, Loma Linda, Paloma de la Paz, Irupé, La Olla, Pirayui I y II, Dr. Montaña y Esperanza, entre otros. En estos asentamientos y barrios populares, **interesa describir a las poblaciones**



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes

vinculadas con la producción de ladrillos cuyas actividades vinculan sus viviendas con los emplazamientos (siempre cambiantes) donde pueden desarrollar sus tareas. También en estas áreas costeras bajas se localizan puntos de extracción de arena.



Análisis

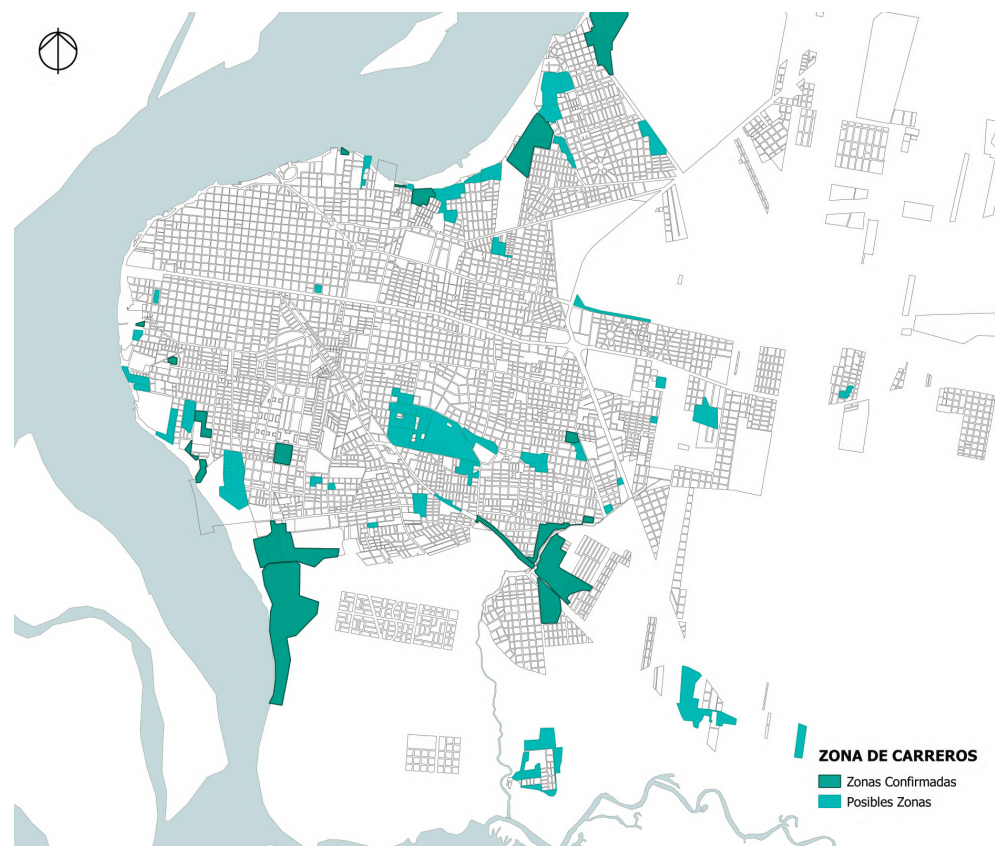
Dimensión socio- económica

03/

6.3 / Zonas de residencia de familias de carreros

Al consultar a la Arq. Isabel Romero, Dir. de Integración Socio comunitaria del municipio, afirma *“ellos están en la zona sur de corrientes, en todo lo que es el barrio Rio Paraná, y la Tosquera. En la zona norte comprende desde el Parque Mitre, barrio Cichero; a partir de ahí empiezan a trabajar los carros, después sigue por el barrio Anahí, Pujol, hasta punta Taitalo; toda la costa Norte y un poco de la costa Sur.”*

En base a la investigación realizada a través de entrevistas, informes oficiales y de observación propia, se pudo destacar una serie de zonas con potencial cantidad de familias que utilizan la TAS. Al comprobar esto, puede notarse con claridad que **dichas zonas se corresponden con asentamientos y barrios populares**, muchos de ellos en las zonas costeras. Inclusive, se encuentran en asentamientos alejados de las costas de la ciudad, como por ejemplo La Olla, y Loma.



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes



Análisis

Dimensión socio- económica

Puntualizando barrios y asentamientos constatados pueden mencionarse:

- Cichero
- San Marcos
- Rio Paraná
- La Chola
- Loma Alta
- La Tosquera
- Seminario
- Montaña
- Patono
- Juan XXIII
- Santa Marta
- Galván
- Caridi
- Punta Taitalo
- Quinta Ferre
- Lomas del Mirador
- Asentamientos del Pirayui
- Asentamiento del Quintana



Carros estacionados y caballos sueltos en distintos sectores del barrio Patono. Fuente: Google Earth



Carro y caballos en el barrio Lomas del Mirador.
Fuente: Google Earth

⚠ Se presume que en los asentamientos informales no mencionados en este listado también puede encontrarse a familias que subsisten gracias a la TAS.



Análisis

Dimensión socio- económica

03/

6.4 / Implicancias socioeconómicas

La dificultad para la subsistencia del día a día entre el grupo de carreros es evidente.

“Cuando sos padre de familia, tenés que llevar el pan a la mesa y un pedazo de carne para revolver en la olla”

El carrero entrevistado, es padre de familia y lucha diariamente para subsistir y mantener su familia.

Cesar trabaja prácticamente todos los días, y **por cada jornada de trabajo obtiene de 600 a 1000 pesos**, los cuales destina casi en su totalidad al mantenimiento de los caballos y a sostener su grupo familiar de 5 integrantes.

Comenta que en una buena jornada de trabajo **ha llegado a obtener hasta 6000 pesos, sobre todo en épocas de fiestas y de fin de año**, donde la economía se dinamiza. Actualmente, trabaja junto con sus hermanos. Se dedican a trabajos de flete y venta de materiales de construcción

(ladrillo y arena) **teniendo que negociar el precio de su compra con los dueños, para así poder sacar una ganancia en el transporte y reventa.**

Cada carro de arena se vende por 1500 pesos, los mil ladrillos a 1000 pesos.

“...vos tenés que hablar con el dueño del obraje para que te haga precio y vos saques tu ganancia”

No tiene tarifas para sus trabajos, todo lo negocia para poder obtener un rédito. Por ejemplo, la atención veterinaria la intercambia por fletes.

La realidad económica de la mayoría de los carreros implica un trabajo precarizado donde se obtiene lo mínimo para subsistir, y la Pandemia de COVID-19 ha complicado aun mas las cosas.

Comenta que **el gasto para mantener un caballo parte de los 10000 pesos por mes**, creando una situación donde muchos

tengan sus equinos en mal estado de salud.

La situación de los bajos ingresos, se ve agravada por el entorno donde reside.

Cesar comenta que **vive en el barrio Juan de Vera, un asentamiento con escasas infraestructuras y malas condiciones para la habitabilidad.**

La cara más cruel de la gran desigualdad en la distribución del ingreso que presenta nuestra sociedad, queda evidenciada en la existencia de franjas sociales de pobreza extrema, con pocas o nulas oportunidades de educación e inserción al mercado laboral formal.



Análisis

Dimensión sociolaboral



7.1 / Actividades de los trabajadores carreros

Actividad	Materiales y objetos	Tipo de carga	Zonas de recolección	Zona de acopio
Reciclaje urbano	PET, papel cartón, termopar, vidrios, metales.	Liviana y voluminosa, apilable y compactable.	Microcentro en mayor medida, y macrocentro en menor. Peatonal Junín y calles aledañas. Zona comercial.	Cooperativas: Fortaleza (zona Terminal), Kunumí (Bº Quilmes) Caída del Cielo (Bº Sol de Mayo), entre otros sitios de reciclaje (chacharitas).
Venta y transporte de materiales de construcción	Ladrillos macizos, ladrillos huecos, arena, escombros, piedra partida.	Pesada. Apilables (ladrillos) o adaptable a cajas (arena).	Areneras y ladrilleras en zonas ribereñas y periurbanas de la ciudad. Al sur: Desde el Bº Galvan hasta la Tosquera. Al norte: Desde el Bº Cichero hasta Punta Taitalo.	Puntos dispersos dentro del ejido urbano.
Fletes en general	Muebles, troncos y ramas de poda.	Variable	Puntos dispersos dentro del ejido urbano.	Puntos dispersos dentro del ejido urbano, y microbasurales.

03/



Análisis

Dimensión sociolaboral

7.2 / Trabajo de campo

Trabajo de observación realizado el día 28/06/21 de 20:30 a 22 horas. Recorrido por calles Rioja, Junín, San Lorenzo, Irigoyen y Brasil.

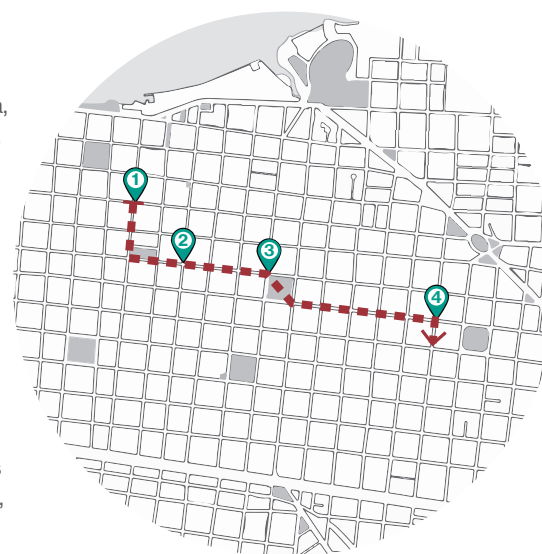
1 / Rioja casi 9 de Julio

Se observaron dos carros (uno pasante y otro detenido). También un motocargo detenido:

- En dos de los tres vehículos se constató la presencia de niños.
- Los tres vehículos se encontraban recolectando cartón de negocios de la cuadra.
- El motocargo poseía una estructura tipo jaula, y una familia entera se movilizaba con menores, quienes colaboraban con el desarme de cajas de cartón.
- El carro pasante iba sin carga.

2 / Junín y Mendoza

- Durante 20 minutos se detuvieron dos carros a juntar cartones de Junín. El desarme de cajas, doblado y acopio fue una tarea que les tomó bastante tiempo, llenaron sus carros a tope.
- En el mismo lapso, pasaron dos carros más, llenos con cartones.
- En todos los casos con presencia de menores. Se observó a un menor conduciendo.
- Se vió un carrito traccionado por una persona de manera manual que recolectaba cartones.



Fuente gráfico: Elaboración propia

3 / San Lorenzo y Junín

Se observó durante 15 minutos a 5 carros:

- Uno de ellos pasantes y 4 detenidos
- Se observó presencia de menores de edad, uno muy pequeño (menor de 5 años aprox.)
- Dos de los carros con familias enteras (se presume que madres padres e hijos) recolectando cartones de la farmacia de la esquina y otros locales. La tarea llevada a cabo fue la misma que en el punto de observación anterior.

4 / Irigoyen y Brasil

Se observó durante una hora a los vehículos. Se contaron 6 carros pasantes:

- Dos de ellos conducidos por niños.
- Dos sin carga y 4 con cartones apilados.
- Uno de ellos delante del camión de basurero: El dato mas llamativo es que se comunicaban entre sí mediante gritos, durante todo el trayecto observado (Brasil, desde Junín a San Martín). Los carreros recolectaban los cartones antes de ser juntados por el camión de LUSA y mezclados con otros residuos.



Análisis

Dimensión sociolaboral

7.3 / Forma de trabajo

Reciclaje

- Trabajo realizado por más de una persona. Una conduce, la otra junta, dobla o compacta y acopia. Ambos se trasladan en el mismo vehículo -carro de TAS-.
- Se movilizan de manera más lenta que el resto de los vehículos. Detienen su marcha constantemente.
- Los cartones y PET se separan manualmente, se desarman cajas, luego se apilan, se compactan y se deposita en la caja de los carros. Se necesita mucho volumen aunque la carga es liviana.
- Los desplazamientos ocurren en zonas céntricas y consolidadas con pavimento.
- Horario predominantemente nocturno, a partir de las 20 hs.

Transporte de materiales de construcción y fletes

- Trabajo realizado por una o mas personas. Se trasladan en el mismo vehículo junto con la carga.
- Se movilizan grandes distancias. No detienen su marcha.
- El material pesado (áridos, ladrillos, etc.) se acomodan en las cajas a los pies del conductor. Se necesita mucho volumen y capacidad de tracción. Suelen hacer fletes de muebles.
- Los desplazamientos ocurren mayormente de zonas periurbanas (obraje de ladrillos, areneras) a cualquier punto de la ciudad.
- Horario predominantemente diurno.



Trabajadores cargando arena fuera de la arenera Litoral en el B° Galvan. Fuente: Google Earth

03/



Análisis

Dimensión sociolaboral

7.4 / Trabajo infantil

Se ha observado reiteradas veces a niños y niñas en los carros, conduciendo o de acompañantes. No solo eso, muchas veces los niños se exponen a trabajar sin un adulto mayor a cargo en los carros, corriendo peligro su integridad física o su vida ante algún accidente vial.

Se los ha visto **descendiendo de forma rápida y peligrosa entre el tránsito vehicular para recolectar cartones**, exponiendo su seguridad personal.

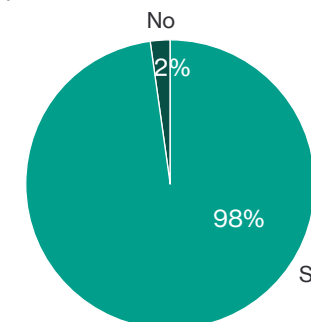
Los menores desarrollan esta tarea con el grupo familiar desde muy pequeños, es así como aprenden la labor. Muchas veces esta situación se da por costumbre familiar, y otras porque no tienen con quien dejar a los menores.

Ya se han mencionado previamente las implicancias legales que conlleva el trabajo infantil.

La ciudad de Corrientes fija actualmente en 17 años la edad mínima para conducir carros de TAS, pero lo cierto es que esta ordenanza -N° 4427- no se cumple.

Según la encuesta realizada sobre TAS a la ciudadanía, el 98% de los encuestados observó niños menores de edad trabajando en carros en la ciudad.

¿Observó la presencia de menores de edad en los carros de tracción a sangre?
475 respuestas



Fuente grafico: Elaboración propia en base a encuesta sobre TAS realizada

03/



Análisis

Dimensión sociolaboral

7.5 / Gremio de trabajadores carreros

Los carreros se encuentran nucleados en el gremio FeTraC (Federación de Trabajadores Correntinos), y otros gremios bajo la denominación de Unión de Carreros y Recicladores de Corrientes. Esos trabajadores a su vez, forman parte del MTE (Movimiento de Trabajadores Excluidos).

Dicho gremio **defiende la tarea que realizan como recicladores, se capacitan y se organizan entre sí**. Existe un sentimiento de solidaridad para con sus pares ante las “amenazas” (agentes de tránsito, vecinos que denuncian maltrato animal, Policía) que pueden suscitarse en el desarrollo de su trabajo. La comunicación entre ellos es fluida, tanto así que en cuestión de minutos pueden organizarse y movilizarse para defender sus intereses.

El gremio en Corrientes nuclea 3 cooperativas: “Fortaleza” ubicada detrás del predio de la terminal, “Caída del Cielo” (Matrícula nacional 1208) ubicada en la zona norte de la ciudad y “Kunumi” (Matrícula nacional 1201) ubicada en la zona sur. **Están integradas por 27 unidades productivas conformadas por unos 400 trabajadores.**

No obstante, no todos los carreros que hoy en día operan en la ciudad están agremiados. **Se desconoce el número de trabajadores que no se encuentran afiliados a los gremios referidos.**



Manifestación del gremio durante la Pandemia de COVID-19. Fuente: página de Facebook de FeTraC.

03/



Análisis

Dimensión urbano- laboral



03/

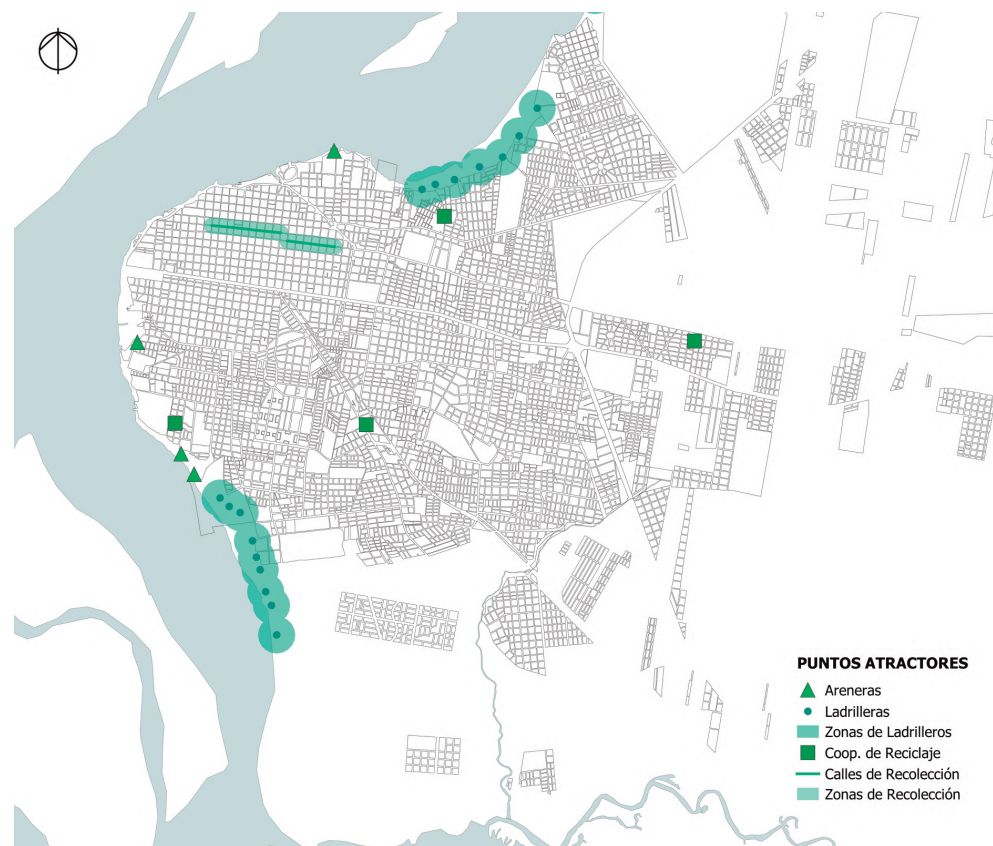
8.1 / Puntos atractores

Areneras

Al sur de la ciudad se extrae principalmente de la playa ubicada detrás del predio de la embotelladora Quilmes, específicamente de las areneras Yapollo y Cachiarelli SRL y Compañía Argentina de Dragados, Astilleros y Puertos Sociedad Anónima, Comercial, Industrial Y Financiera (CADAP S.A.C.I.F.), además de la Arenera del Litoral ubicada detrás del Cementerio San Juan Bautista.

Al norte, se extrae de la Arenera Verdun Salazar, ubicada detrás de la Facultad de Veterinaria.

Cabe aclarar que los carreros **también extraen arena de otras playas y bancos de arena públicos por su cuenta.**



Mapa puntos atractores para carros de TAS. Fuente: Elaboración propia.



Análisis

Dimensión urbano- laboral

Ladrilleras

Las ladrilleras o “el obraje” como le llaman los carreros, es un oficio que se encuentra **en la costa del río Paraná, en asentamientos y en otras zonas periurbanas**. Son de destacar las ladrilleras del barrio río Paraná y la Tosquera al sur de la ciudad, y las de Punta Taitalo al nordeste. **Se estiman las ladrilleras de la ciudad de Corrientes en 360**, pero es una industria fluctuante, que depende de las condiciones de crecidas de la costa.

Reciclaje

Existe gran dispersión de ubicaciones, pero puede destacarse al **microcentro en general y a la peatonal Junín en particular**, como lugar frecuente de carga de cajas de cartón que los locales comerciales arrojan. **En el macrocentro** se observó, lamentablemente, la **separación manual de los residuos reciclables de la basura domiciliaria**. Existen otros múltiples puntos atractores en la ciudad como chacaritas. Además, **es de destacar a la cooperativa Fortaleza**, principal punto de reciclaje en la ciudad que funciona como Punto Verde y está ubicado **detrás de la Terminal de Ómnibus de la ciudad de Corrientes**.

Servicios de fletes

Deben mencionarse también los servicios de fletes que realizan los carreros, lo cual demuestra la importante dispersión de este grupo, **difícil de cuantificar como viajes o desplazamientos**.

03/



Análisis

Dimensión urbano-laboral

03/

8.2 / Desplazamientos

La presencia de los carros de TAS en la ciudad es importante. Según la encuesta realizada, se los ha visto desplazarse por distintos barrios y zonas, pero no puede precisarse con exactitud los recorridos de la TAS; en cambio, sí puede hacerse una aproximación en base a los puntos atractores observados y a los lugares de secuestros de equinos.

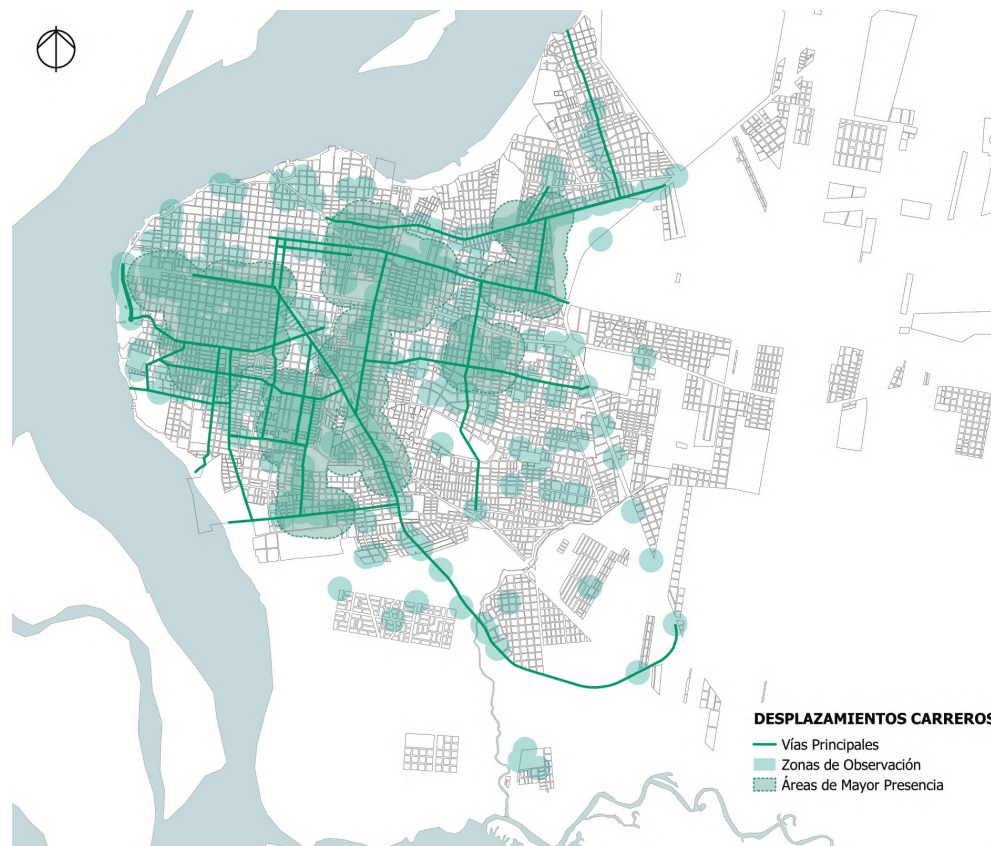
Estos viajes y desplazamientos se dan principalmente en las avenidas Maipú y Armenia, arterias consolidadas.

En la zona norte, la Av. Armenia es vía para la conexión de todos los barrios costeros con el centro y el resto de la ciudad.

En la zona sur, se observan desplazamientos por avenidas y calles que conectan los barrios sureños con el centro, como **JR Vidal y del IV Centenario**, entre otras.

Los desplazamientos en la zona céntrica suceden **en calles aledañas a la peatonal Junín y al microcentro, destacándose las calles España, Santa Fe, San Lorenzo, Irigoyen, Salta, 9 de Julio y Pellegrini.**

Existe una prohibición de circular por la Av. Costanera General San Martín, y una restricción horaria para el ingreso al microcentro de 22 a 6 horas. Esta última no se cumple, debido a que se observan carros de TAS a toda hora, mayormente en horario nocturno. Para tomar dimensión de la cantidad de viajes, el carrero entrevistado comenta que hace **hasta 7 viajes con arena por día.**



Mapa rutas frecuentes de carros de TAS. Fuente: Elaboración propia.



Análisis

Dimensión urbano-laboral

8.3 / Vehículos

Los carros de TAS son armados por los carreros generalmente con elementos y autopartes que tienen a su alcance.

“Cuando tenes que preparar un carro tenes que tener hierros dulces para que aguante la soldadura, tenes que tener el elástico de camioneta, las ruedas, las cubiertas, la cámara. Un carro nuevo para armarte está 35 mil.”

Uno de los elementos mas importantes es la **caja**, donde se transportan los **materiales** reciclables o de construcción, además de ser el **habitáculo donde van el conductor y los acompañantes**, parados o sentados.

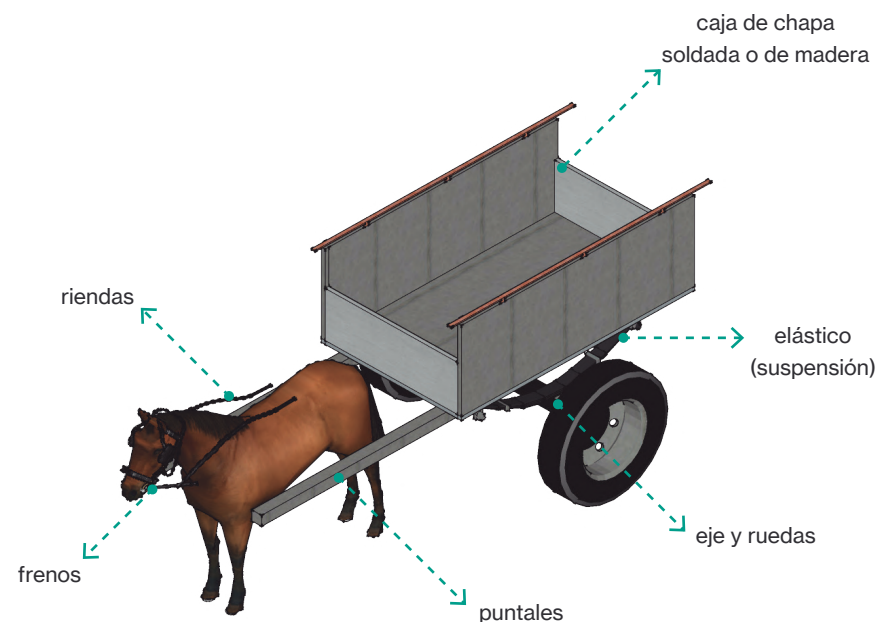


Imagen perspectiva isométrica de carros de TAS y sus partes. Fuente: Elaboración propia



Análisis

Dimensión urbano-laboral

“En cada carro entran 500 ladrillos. Hay gente que arma su caja más grande, hasta 700 le hacen entrar pero tienen hermosos bichos, y te tira más el caballo.”

Las medidas no están estandarizadas, pero los carros varían sus cajas entre 1,80 a 2,00 m de largo por 1 a 1,50 m. de ancho, todo dependiendo de los ejes que tengan. Los materiales de las cajas suelen ser chapas o madera.

La unión entre la caja y los equinos se da a través de los puntales (o vara) el cual esta ligado a su montura.

Los equinos son conducidos mediante riendas con frenos “muchachos”.

Los caballos responden a los sonidos del conductor. **Se observan carros circulando con 1 y 2 animales y rara vez se ven de hasta 3 equinos.**

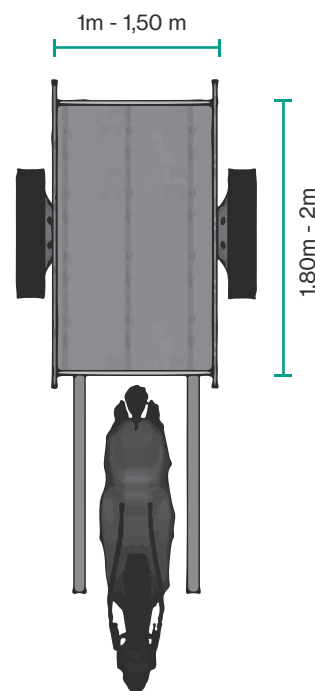


Imagen planta de carro de TAS y sus medidas.
Fuente: Elaboración propia

Carritos de Tracción Humana

Existen también otros carritos de menor envergadura y sin ser traccionado por animales. Generalmente estas cajas de pequeñas dimensiones, **sirven para movilizarse de manera peatonal, deteniendo su marcha.**

Se observó a estos carros con **diferentes usos** en la ciudad: cartones (**reciclaje**), **vendedores ambulantes** como verduleros y fruteros, (muchas veces detenidos en esquinas) y transporte de otros elementos. Generalmente **tienen su gancho para acoplarse a motos o bicis** y son fabricados de forma rudimentaria.



Carrito de tracción humana. Vendedor ambulante de verduras. Fotografía propia.

03/



Análisis

Dimensión urbano-laboral

03/

8.4 / Seguridad vial

Son frecuentes los accidentes de tránsito que involucran a carros, muchas veces trágicos. Generalmente el animal sale herido o muerto.

El veterinario Tito Cáceres, docente de la Facultad de Cs. veterinarias refiere:

“...los caballos que andan en la vía pública con los carreros, tienen accidentes más comunes del lado izquierdo que es donde circulan los vehículos”.

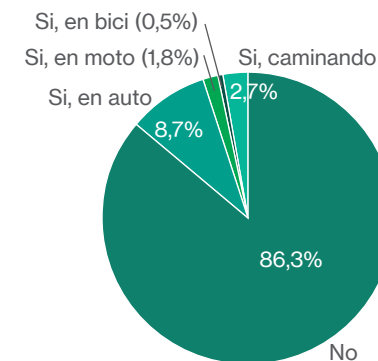
Otra dificultad que puede marcarse, es la falta de coordinación de los caballos, que muchas veces no responden de manera ágil y rápida ante la orden de quien los dirige, generando caos en la vía pública. El problema generalmente surge por la imprudencia de los conductores de los carros, que detienen su marcha, -ya sea para recolectar materiales o para descargar los mismos- o marchan a una velocidad menor que el resto de los vehículos.

Desafortunadamente, no se cuenta con estadísticas precisas de accidentes de carros de TAS porque este medio de transporte no está incluido ni reconocido en los estudios realizados. Aún así, según la encuesta realizada sobre TAS, un 13,7% de los encuestados dijo haber tenido un accidente con un carro. La mayoría fue con un auto.

En la entrevista con Cesar, carrero que sufrió un accidente, comentaba:

“Me chocaron hace rato en Paysandú y el tanque de las Mil. Yo salía del barrio Progreso. Una camioneta me chocó y no se quedó. Yo estaba con un acompañante pero tenía mi edad. Me rompió la vara del carro y le golpeó a mi caballo. Estuvo como 7 días con calmanje y le dió del lado de la paleta”.

¿Tuvo alguna vez un accidente que involucre a un carro tirado por caballos?
600 respuestas



Fuente gráfico: Elaboración propia según encuesta de TAS realizada.



Análisis

Dimensión urbano- laboral

8.5 / Compatibilidad vial

La mayoría de los accidentes que involucran a otros vehículos, generan quejas y malestar por parte de conductores de autos, motos, camiones y colectivos.

Hoy en día **no existe ningún tipo de jerarquización vial o circuito específico para este tipo de vehículos, teniendo que convivir junto con los demás motorizados**, muchas veces en calles angostas y con atascos, principalmente en el centro de la ciudad.

La nueva generación de vehículos que hoy existen, como vehículos eléctricos, **son altamente incompatibles para la convivencia con animales en una misma vía.**

Todos los vehículos poseen luces, salvo excepciones como los carros de TAS, dificultando la ya difícil conducción en muchas arterias.

Se ha observado a automoviles tomar mucha distancia y detener su marcha ante carros de TAS.



Carro de TAS sobre calle la Rioja, específicamente sobre el carril preferencial para colectivo, a poca distancia de un automovil y un colectivo. Fuente: El Litoral

03/



Análisis

Dimensión ambiental



03/

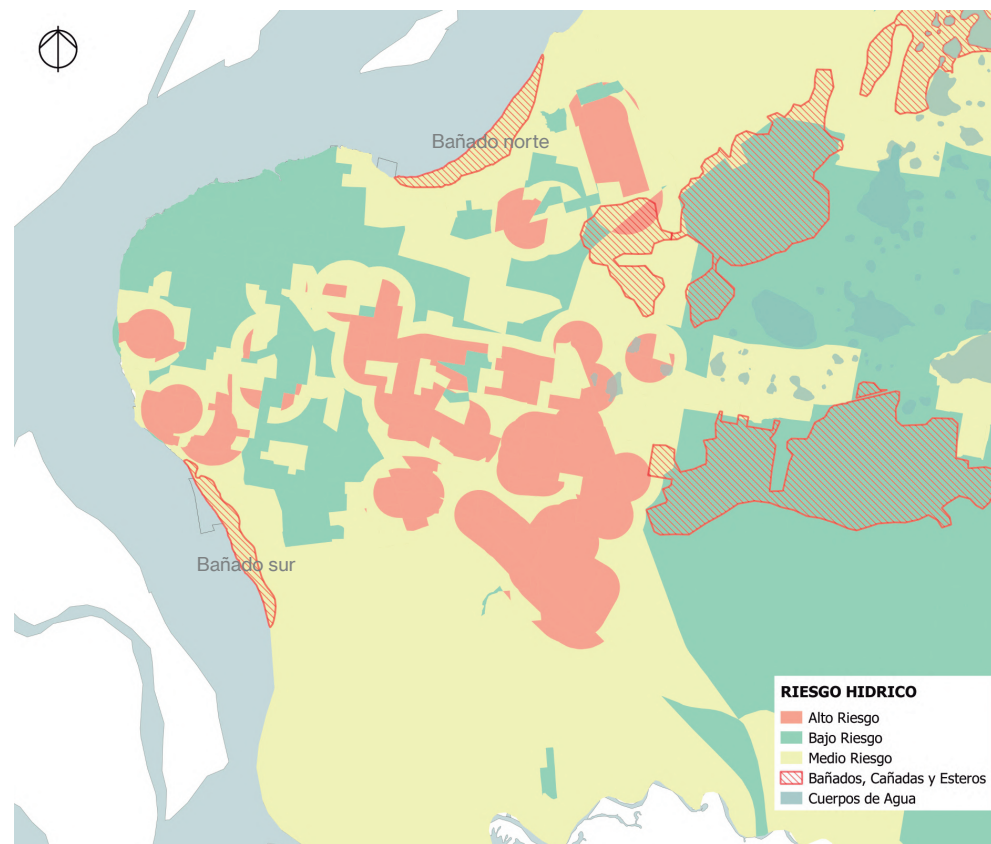
9.1 / Riesgo hídrico

La ciudad se encuentra sobre una meseta, con alturas principalmente superiores a los 50 metros sobre el nivel del mar. No obstante, **al estar ubicada dentro de unos de los sistemas conformados por ríos, cañadas y esteros está evidentemente expuesta al riesgo de inundación por crecida de los ríos o precipitaciones.**

La ciudad de Corrientes en muchos lugares posee déficit para lograr evacuar el agua producido por precipitaciones, teniendo en cuenta que el régimen de lluvia promedio es de 1700mm al año. (Contreras & Fantín, 2015).

Se pueden observar zonas anegables por depresiones del suelo y por deficiencia del sistema pluvial. Estas áreas generalmente coinciden con zonas anegables por situaciones topográficas no adecuadas para el desarrollo de suelo urbano.

Pueden identificarse áreas con riesgo hídrico por crecidas hacia el norte y el suroeste de la línea de ribera del río Paraná -Bañados norte y sur-, que no por coincidencia **allí se encuentran gran parte de los asentamientos de la ciudad donde**



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes

pudieron identificarse anteriormente las zonas de residencia de trabajadores carreros. Según el carrero entrevistado **se dedicaban a la fabricación de ladrillos, pero cuando crecía el río, se dedicaban al reciclaje**, repercutiendo las crecidas y bajantes del Río Paraná en sus actividades laborales y forma de trabajo.



Análisis

Dimensión ambiental

03/

9.2 / Recursos naturales

Extracción de arena

La ciudad de Corrientes, al estar rodeada al norte y al oeste por el Rio Paraná y por su tipo de suelo, es productora o extractora de arena en distintos puntos. Cabe mencionar que este recurso natural, junto a las aguas, están bajo control y potestad del ICAA. Existen mas de 4 areneras habilitadas por el Instituto Correntino del Agua y el Ambiente (ICAA) que se encuentran operando en la ciudad.

Sin perjuicio de ello, **se ha constatado que carreros cargan arena en zonas costeras, sin ningún tipo de permiso ni de control**, para luego ser vendidas a obras domiciliarias de pequeña envergadura. También ocurre que **los carreros obtienen este recurso de manera lícita, asociándose con otros y comprando un camión de arena para luego revenderla**.

Cabe señalar que el dragado y moldeo de los bordes costeros junto a la extracción indiscriminada de áridos fluviales puede modificar la costa y el cauce del río, y consecuentemente, aumentar la frecuencia de inundaciones en esas áreas.

Fabricación de ladrillos

Según Raúl Romero, presidente del Partido Ladrilleros Unidos, el en la ciudad de Corrientes hay 360 ladrilleras trabajando.

Uno de los principales conflictos ambientales en la zona periurbana y de la costa de Corrientes, es la presencia de ladrilleras, donde se identificaron áreas de producción de ladrillos y zonas de tierra decapitada utilizada como materia prima.

Las ladrilleras de la zona sur se encuentran entre cotas 39 y 43 m.s.n.m. Estas están en su mayoría instaladas sobre la planicie de desborde lateral del rio Paraná. Además, estos emprendimientos generan altos niveles de contaminación debido a la utilización de sustancias tóxicas en el proceso de fabricación. (Informe Santa catalina).

Las ladrilleras artesanales emplean hornos fijos de fuego directo, techo abierto y tiro ascendente para la cocción también denominada quema. Ello genera emisiones de gases altamente tóxicos y puede llegar a ser perjudicial en grandes extensiones para el suelo por la alteración y moldeo del mismo que se hace para el proceso de fabricación.

La actividad de fabricación de ladrillo, está muy ligada a la tenencia y uso de caballos y carros, existiendo muchos ladrilleros que usan la TAS como modo de movilidad y comercialización del mismo.



Carro cargado de arena que sale de arenera Verdun Zalazar. Fuente: Google Earth



Obraje en zona de Punta Taitalo. Fuente: El Litoral



Análisis

Dimensión ambiental

03/

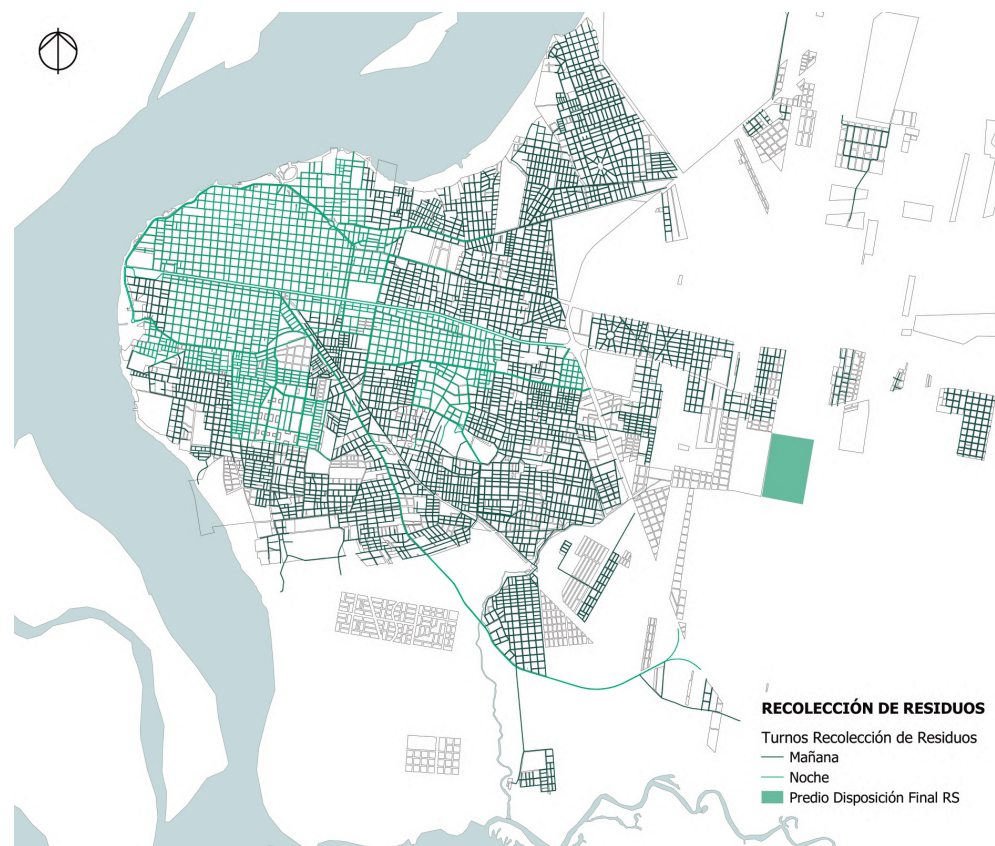
9.3 / Gestión de los RSU

La recolección de residuos en la ciudad se realiza mediante dos turnos, **asignando a la zona del centro el turno nocturno, mientras que en los barrios más alejados al mismo, el turno es diurno.**

La gestión se encuentra concesionada a la empresa Logística Urbana S.A. Los residuos, todos mezclados, son enviados al sitio de disposición final ubicado por ruta provincial N°5, de propiedad y gestionado por la empresa SADOYEAV S.A; ubicado entre los barrios Sapucay y Santa Rita y de superficies considerables, la basura es enterrada. **Su ubicación es conflictiva, pues se encuentra rodeado de bañados (terrenos inundables).** Aún así, el ICAA recientemente otorgó la viabilidad ambiental al proyecto de ampliación del relleno sanitario existente.

Por día llegan 500 toneladas de residuos al vertedero y el 40% de lo acopiado puede ser reciclable y reutilizable.

En el vertedero, los recicladores informales, recuperan, separan manualmente y retiran los reciclables precariamente, interviniendo directamete



Fuente: Elaboración propia en base al SIG Municipalidad de Corrientes

en el relleno sanitario.

El perjuicio mas importante es por la **insalubridad de esta tarea**, ya que no cuentan con protección adecuada y se exponen a enfermedades generadas por las ratas o las moscas, cortes por algún objeto punzante e infecciones.



Análisis

Dimensión ambiental

03/

9.4 / Microbasurales

La municipalidad ha demostrado la presencia de los mismos clasificándolos en tres grandes casos:

→ **Microbasurales de carácter crónico:**

Tomando aquellos que poseen años de permanencia en el barrio, caracterizados de esta forma porque necesitan una frecuencia de limpieza mayor que otros, el volumen de basura es a tener en cuenta.

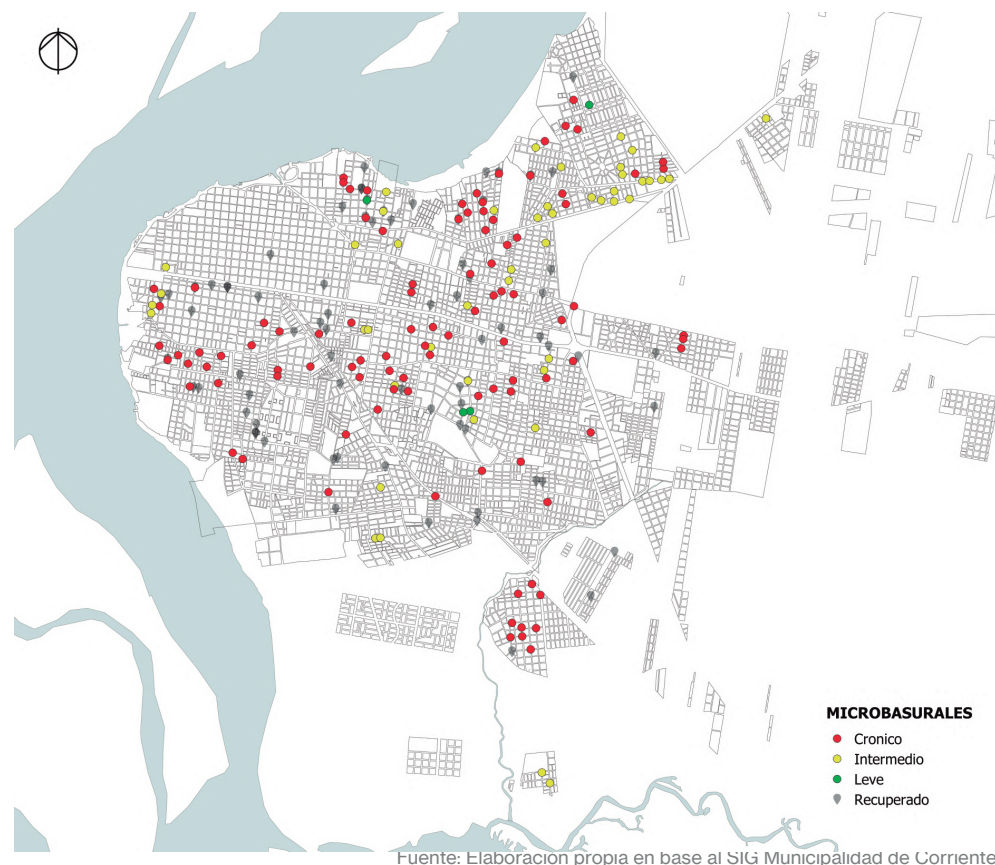
→ **Microbasurales de carácter intermedio:**

Instalados por meses en un sitio, pero oscilan en su permanencia, su frecuencia de limpieza menor, pero si no se tratan se tornan crónicos.

→ **Microbasurales de carácter leve:** Son más bien esporádicos, no tienen un punto fijo de instalación, contienen pequeños volúmenes de basura.

Se ha observado la incidencia directa de los carreros en el agravamiento de microbasurales dentro de la ciudad.

Generalmente retiran residuos de los hogares por encargo (**muebles rotos, troncos y ramas de poda, entre otros**) los cuales terminan formando parte de estos microbasurales, ya existentes, por la falta



de cuidado e higiene de ciertos sectores de la ciudad donde los vecinos arrojan sus residuos. Pese a ello, el Municipio hace años viene llevando a cabo planes para la erradicación de los mismos como por ejemplo el plan de “Espacios Recuperados”.



Análisis

Dimensión ambiental

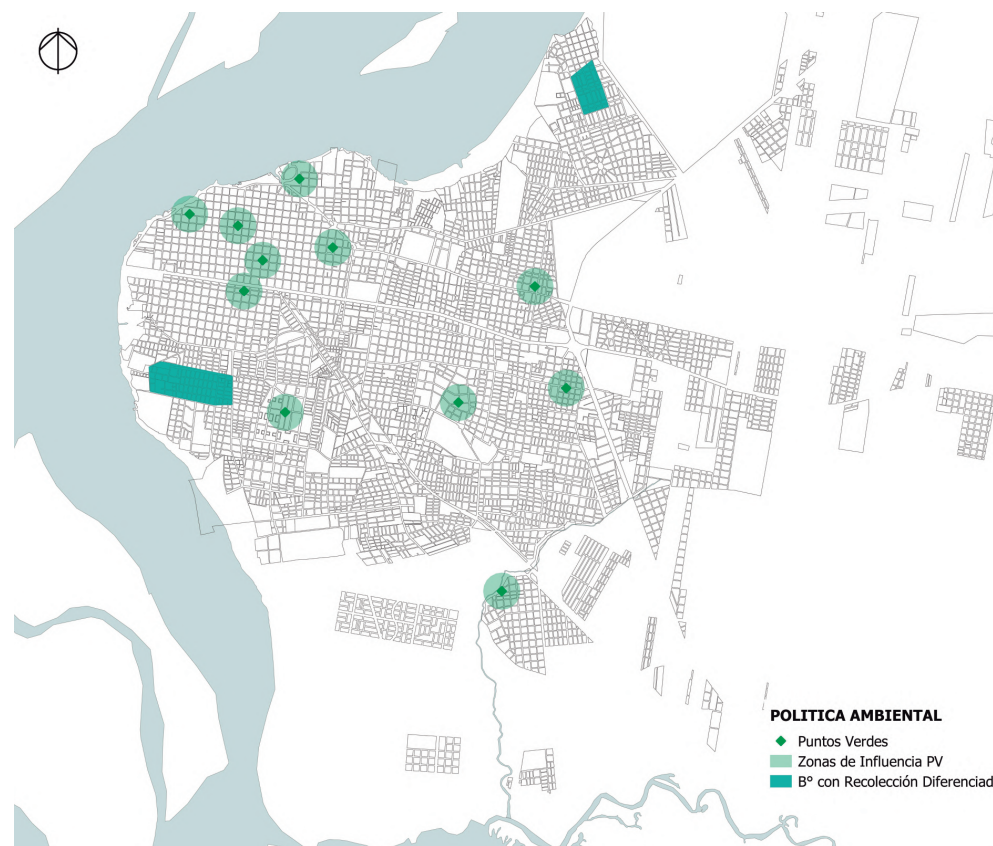
03/

9.5 / Planes y políticas actuales

→ **Reciclando Juntos:** En julio del 2020 se lanzó este programa municipal de recolección diferenciada y la promoción de la economía circular Reciclando Juntos. Su etapa piloto arrancó en dos barrios, Juan de Vera, al sur de la ciudad, y Molina Punta, al norte, con **recolección diferenciada dos veces por semana** en la modalidad puerta a puerta.

→ **Puntos Verdes:** Desde 2019 se empezaron a instalar las estaciones de recepción de residuos reciclables ubicadas en plazas de la ciudad (Plaza Vera, Plaza Libertad, Plaza Torrent, parque Camba Cuá, Mitre y Mil Viviendas, entre otros) y en delegaciones municipales de otros barrios. Consisten en **contenedores en los cuales los vecinos acercan sus residuos reciclables**, y los depositan en los lugares correspondientes. **Los residuos reciclables recolectados en los Puntos Verdes y en los barrios, se entregan a las cooperativas** para su separación, y posterior comercialización.

→ **Educación ambiental:** Se trata de concientizar y sensibilizar a los vecinos



sobre la importancia de reducir, reutilizar y separar los residuos. Previa capacitación, se creó un equipo de 30 promotores ambientales, agentes municipales que participan en eventos masivos, espacios públicos como las playas o plazas, o simplemente realizando timbros concientizando a los vecinos. (Informe PEP 2030. Ciudad sustentable).



Análisis

Dimensión ambiental

03/

9.6 / Cooperativas de reciclaje

Los recicladores urbanos en Corrientes se encuentran **-en su mayoría-** unidos a distintas organizaciones.

→ Cooperativa de Reciclaje Santa Rita, cuenta con 32 miembros y recolectan 350 toneladas anuales.

→ Asociación civil “Ángel Blanco” y Cooperativa “Ecotaragui”, con los que el Municipio tiene convenios suscritos.

Existen otras 3 cooperativas que se encuentran agremiadas a la FeTraC (Unión de Carreros y Recicladores). Están **conformados por 27 unidades productivas que a su vez la conforman unas 400 personas:**

→ Cooperativa “Kunumi” del B° Quilmes.

→ Cooperativa “Caída del Cielo” del B° Sol de Mayo.

→ Cooperativa “Proyecto Fortaleza” que agrupa a 72 cooperativistas.

Estas unidades productivas desarrollan el trabajo diario de recolección, principalmente de plástico, y cartón en menor medida, **logrando obtener entre 50 y 70 toneladas por mes en promedio.**

Su trabajo consiste en recolectar material

de las viviendas vecinas o de la vía pública (algunos Puntos Verdes), se limpia, se clasifica en cuatro tipos distintos. En el caso del PET, se pisa y se embolsa. Lograda una buena cantidad se trasladan al centro de acopio la Cooperativa Fortaleza para su venta. **Muchos de estos cooperativistas utilizan a TAS como medio de locomoción para el trabajo.**

Cooperativa Fortaleza

*“Esta cooperativa nace después del 2001, nosotros éramos un grupo de artesanos que teníamos talleres de reciclado manual, y como teníamos necesidad de tener material limpio y en buen estado empezamos a tomar contacto con los recolectores urbanos. Al conocer la realidad **nace la idea de organizarlos a ellos, pero terminamos organizándonos nosotros para poder acogerlos a ellos dentro del sistema**, cosa que se logró luego de 17 años. Hoy están contenidos y con mejores condiciones de trabajo, están incluidos en una franja formal de trabajo, con seguro, monotributos, aparte de **lograr la organización de un trabajo***

mas esquematizado.” Mercedes Romero – Presidenta Coop. Fortaleza.



Trabajadores carreros aguardando fuera de la Coop. Fortaleza. Fuente: pagina de Facebook de FeTraC.

El Programa Reciclando Juntos lanzado por el Municipio **entrega lo recolectado de los 2 barrios mencionados antes donde existe la recolección diferenciada.** Según Mercedes Romero, esto *“completa el circuito donde nosotros teníamos una pequeña carencia que es la del traslado.”* La Cooperativa Fortaleza cuenta con un galpón detrás del predio de la Terminal.



Trabajadores de la Coop. pesando material provisto por el municipio. Fuente: Municipalidad de Corrientes.



Análisis

Dimensión ambiental

03/

9.7 / Equinos

En la ciudad de Corrientes los animales sufren permanente estrés por estar obligados a circular en calles y avenidas repletas de coches, y son frecuentes los casos de ejemplares que terminan desplomados en la calzada, agotados de tanto trabajo.

El caballo es el motor de la Tracción a Sangre, es una herramienta de trabajo, de locomoción y tracción para muchas familias.

Actualmente **se estima que en la ciudad de Corrientes hay mas de mil caballos bajo la tenencia de los carreros**, y un sinnúmero de animales sueltos andan por los barrios.

Precio y mantenimiento

Según el carrero entrevistado, **su precio de compra (de manera informal) arranca desde los 20000 pesos** por aquellos que se consideran “flacos” o en peor estado. El mantenimiento mensual de un caballo es costosa, demanda un promedio de **15000 pesos mensuales**, necesarios para su alimentación y atención veterinaria.

Alimentación

Los equinos **son animales que requieren de mucha energía para subsistir y más aún para realizar trabajos**, la alimentación adecuada es vital. Según Cáceres:

“Es importante que la mayor parte de la alimentación sea forraje, o sea, heno, alfalfa, paja o pasto. Estos son carbohidratos esenciales. Lo recomendable es que consuman entre 6 y 9 kg diarios”.

La situación local de los caballos de los carreros, es muy deficiente **debido a una mala alimentación, ya que es muy costosa**. Su alimentación principal consiste en el pasto, que no le proveen todos los nutrientes necesarios, no lo alimenta. Otra forma popular de alimentación consiste en restos de frutas y vegetales descartados por verdulerías que donan a carreros.



Caballo abandonado con problemas de malnutrición rescatado por MAPAC. Fuente: Pagina facebook de MAPAC.

Problemas de salud

Respecto a los problemas de salud de los caballos que andan en la vía pública con los carreros, Cáceres afirma:

“Hay problemas en los globos oculares, presencia de nubes, por latigazos o por traumas, cansancio, debilidad, sudoración profusa entre otros.”

La anemia infecciosa equina es otro problema muy frecuente de salud, la cual es transmitida por un vector que es el tábano, que afecta a todos los caballos en general, no solo a los caballos de los carreros.



Análisis

Dimensión ambiental

Cargas

Generalmente, los caballos que andan por la vía pública **cargan más peso del que pueden, además no pueden recorrer grandes distancias. En todos los casos la carga es superior a las que ellos utilizan** porque tiene que ver mucho el elemento del carro, donde van a depositar la carga. Esto implica una sobreexigencia para el animal. Isabel Cocomarola, presidenta de MAPAC opina:

“El caballo no puede levantar 2 mil kilos que pesa la arena mojada...”

Debe mencionarse que el elemento necesario para que un caballo ande por una superficie dura como el pavimento tiene es *“la herradura, cosa que muy pocos caballos lo tienen, o sí lo tienen lo tienen de forma parcial”*. (Vet. Caceres)



Animal desplomado ante la cantidad de carga de escombros. Fuente: misionesonline.net



Carga de escombros riesgosa desde la altura. Fuente: Pagina facebook de MAPAC.

Tenencia

Actualmente, para tener el caballo, los carreros deben:

- Tenerlos registrados en la Dirección General de Rentas de la Provincia De Corrientes.
- Contar con la Libreta Sanitaria que se realiza de forma semestral en Dirección de Zoonosis de la Municipalidad de Corrientes.
- Marcar al animal como propio, según la Ley Provincial N° 3.623 de Marcas y Señales.

Esto queda explicito en el Inc e) del art. 1 de la Ordenanza N° 4427: *“Los equinos, asnos y mulares utilizados por estos vehículos carros) deberán cumplir con el Régimen Legal establecido para la Propiedad de Semovientes y contar con un Certificado Semestral otorgado por el Área de Zoonosis, respecto de las condiciones físicas del animal para dicho trabajo”*.

Lo cierto es que **esta serie de requisitos son cumplidos a medias**, ya sea por inacción de los dueños de los animales y **principalmente por desconocimiento**.

03/



Análisis

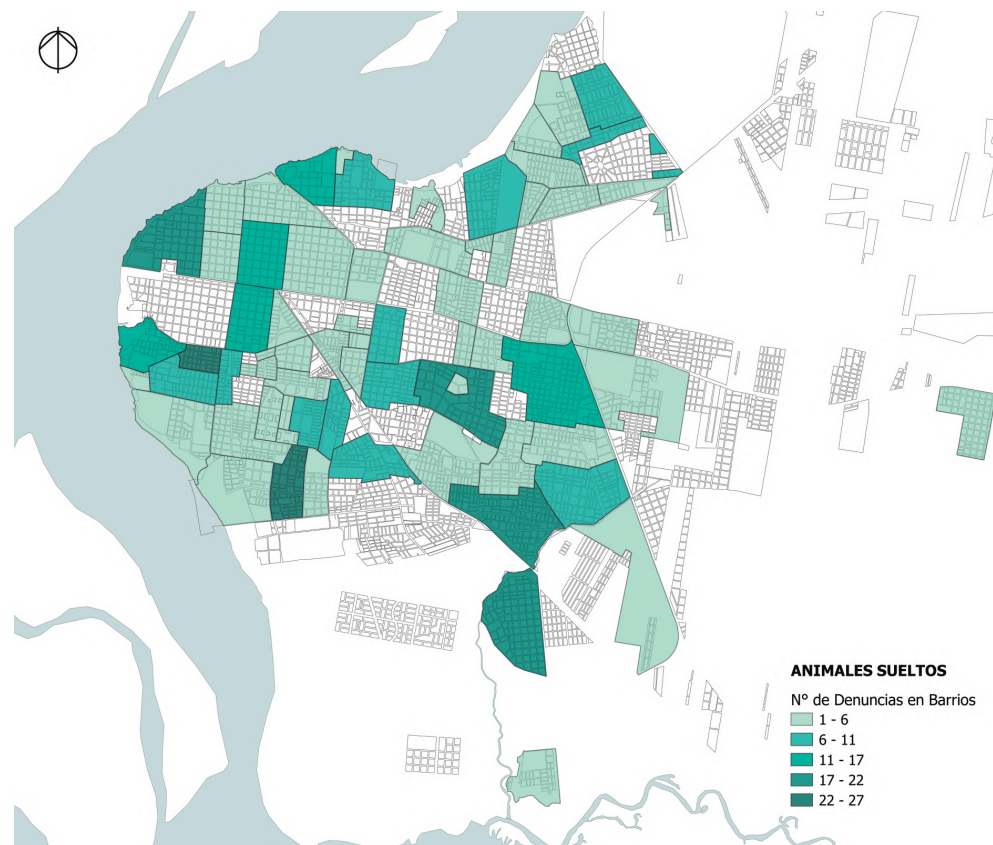
Dimensión ambiental

9.8 / Animales sueltos

De acuerdo al informe de estadísticas de secuestros y animales sueltos en la vía pública, **entre febrero de 2019 y junio de 2020, se recibieron 437 denuncias por animales sueltos en distintos barrios.** Generalmente estos caballos tienen dueños y **andan sueltos pastando, y mas tarde los buscan y retiran del sitio.** Pocas veces tienen una marca de identificación. Se observa tambien **la alimentación a través de bolsas de basuras, teniendo peligros muy serios para su salud; como la ingesta de cuerpos extraños, además de romper bolsas de desechos ensuciando la vía pública.**



Caballos revolviendo basura en el barrio San Gerónimo.
Fuente: El Litoral



Mapa denuncias de animales sueltos, Fuente: Elaboración propia en base a estadística Subsec. de Modernización.
“...un accidente muy común, es la ingesta de cuerpos extraños, cuando revuelven los basureros. Ellos van en busca de restos de vegetales como ser frutas, naranjas, cáscaras de frutas y se encuentran con cuerpos extraños, productos del residuo que uno tira. Lamentablemente a veces van alambres, vidrios y otros elementos punzantes.” (Vet. Caceres)



Análisis

Dimensión ambiental

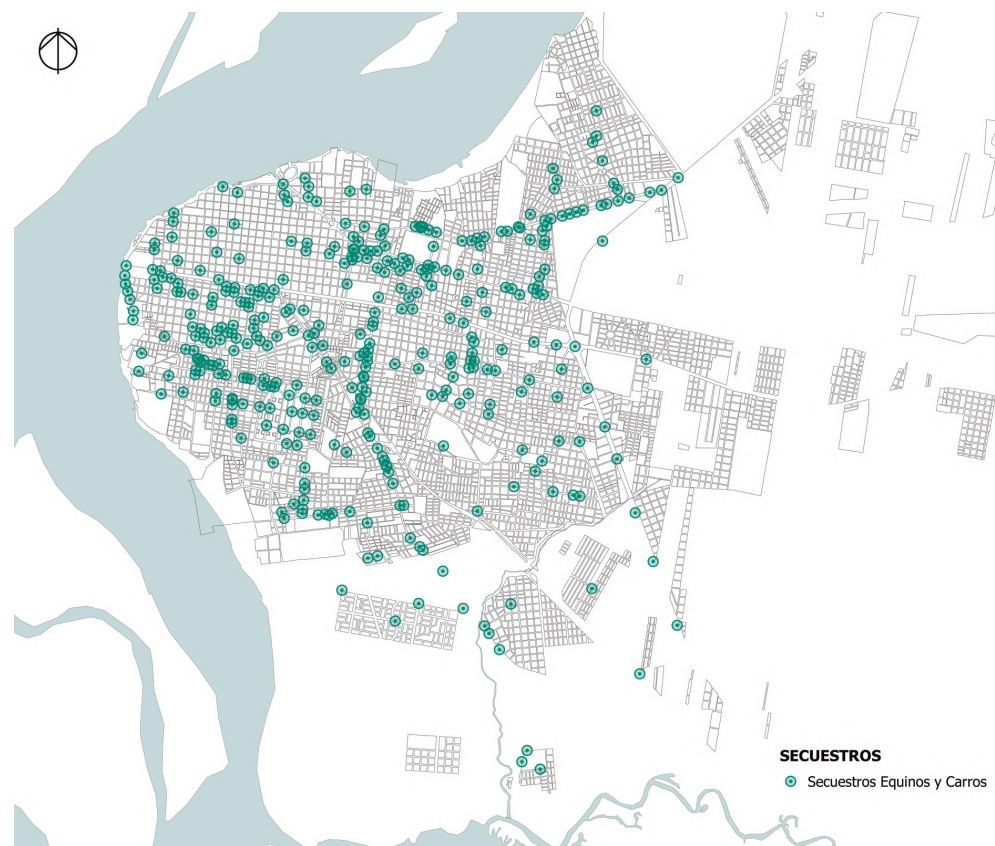
9.9 / Secuestros

Los secuestros de caballos y carros ocurren frecuentemente. Según la directora de MAPAC Corrientes, los policías pueden secuestrar un equino por alguna denuncia, pero la municipalidad es quien se encarga del traslado del animal, a través de la equino grúa.

Entre febrero de 2019 y junio de 2020, se incautaron de la vía pública 699 caballos y sus respectivos carros, indicio del tamaño de equinos y carros de TAS circulando.

La mayoría de las personas (dueñas) alegaba ser “changan” otros, desempleados y amas de casa, y algunos mas ladrilleros, malloneros y empleados municipales. Estos datos coinciden con la información aportada por la presidenta de MAPAC, que denuncia que los mismos agentes municipales que realizan los secuestros son carreros.

Según Cesar, el trabajador que entrevistado, **tuvo conflictos con el secuestro de sus animales, pero pudo mediar con la policía mediante palabras “defendiendo lo suyo”** y se libró del secuestro.



Mapa secuestros de animales y carros. Fuente: Elaboración propia en base a estadística Subsec. de Modernización.

Los secuestros ocurrieron en avenidas y calles, destacándose las Av. Maipú y Armenia. Es aquí, donde se aprecia que son las vías rápidas y pavimentadas donde se mueven los carros de TAS preferiblemente, para acceder al centro de la ciudad.



Análisis

Dimensión sociocultural



03/

10.1 / Identidad y pertenencia

Los trabajadores informales o **“carreros” como ellos se hacen llamar**, es un grupo social relevante de nuestra sociedad, a pesar de la exclusión hacia este sector.

Durante la conversación mantenida, al mencionar la actividad que desempeña como carrero siempre se refirió como **“nosotros”, lo que permite ver esa identidad** y como se dan a conocer ante el resto de las personas.

Puede observarse **cierto orgullo por la actividad con los carros y una postura firme del trabajo con animales**. Estas costumbres vienen desde la niñez.

El Gremio FeTraC - Unión de Carreros y Recicladores, que agrupa a los trabajadores carreros, **defienden el trabajo que realizan como grupo social** ante las “amenazas externas”, como la Policía o agentes de Transito. De acuerdo a sus publicaciones opinan:

“Los carreros perseguidos, los recicladores despreciados, los que construimos trabajo desde el desperdicio de la sociedad de consumo, sabemos que ningún funcionario es garante de una política pública en favor de nuestro sector, porque todo cuanto tenemos lo hemos obtenido con organización y lucha.”



Protesta del gremio frente a dirección de Transito, denunciando persecución por parte del Municipio.
Fuente: Pagina Facebook FeTraC



Análisis

Dimensión sociocultural

10.2 / Tradición

Cesar comenta que **aprendió el oficio de carrero de muy chico, y fue su papá quien le inculcó los valores del trabajo en el carro.**

“Yo nací en medio del campo, y me crié arriba de un caballo, mi padre me enseñó el oficio de chico. Vos tenés que tener lo tuyo, eso es lo importante del carrero, tu herramienta, tu caballo y tu carro.”

Existen padres hijos y abuelos carreros, lo que da cuenta de que la actividad con carros y caballos que realizan es una cuestión **intergeneracional**.



En la entrevista con el carrero, pudo observarse que **todo su grupo familiar es carrero, pues él, su padre y sus**

hermanos, cuentan con carros y caballos desde hace mucho tiempo. Esto **se verifica al observar a familias enteras transitando las calles** de nuestra ciudad. No obstante, al consultar sobre el trabajo de menores de edad en carros, comenta:

“...y si tenes hijos chicos, trata de no llevarle, pero vos sabés que cuando tenes familia o tenés hijos chicos, le tenés que llevar igual, no les podés dejar solos”.

Puede observarse también la **pasión por sus animales**, a los cuales asegura tener en buen estado y priorizarlos por encima de él.

“Mis caballos son dos, son la luz de mis ojos, tienen que estar en buenas condiciones. Yo me voy a quedar sin comer, pero que jamás le falte al animal, es lo que siempre pensé.”

10.3 / Educación

En conversaciones informales y en la entrevista a Cesar, se ha podido comprobar que muchos de los carreros **no tienen estudios completos. Esto podría verificarse en un censo definitivo que registre los niveles educativos de las familias de carreros.**

En el caso del carrero entrevistado tiene únicamente la primaria, y refiere que **no continuó la escuela porque tuvo que salir a trabajar a muy temprana edad.**

Como contraparte y a pesar de esta carencia educacional, Cesar comenta que sabe de otros oficios, que podrían ayudarlo para subsistir:

“Me dedico a otras cosas... sé un poco de albañilería y de pintura.”

03/



Análisis

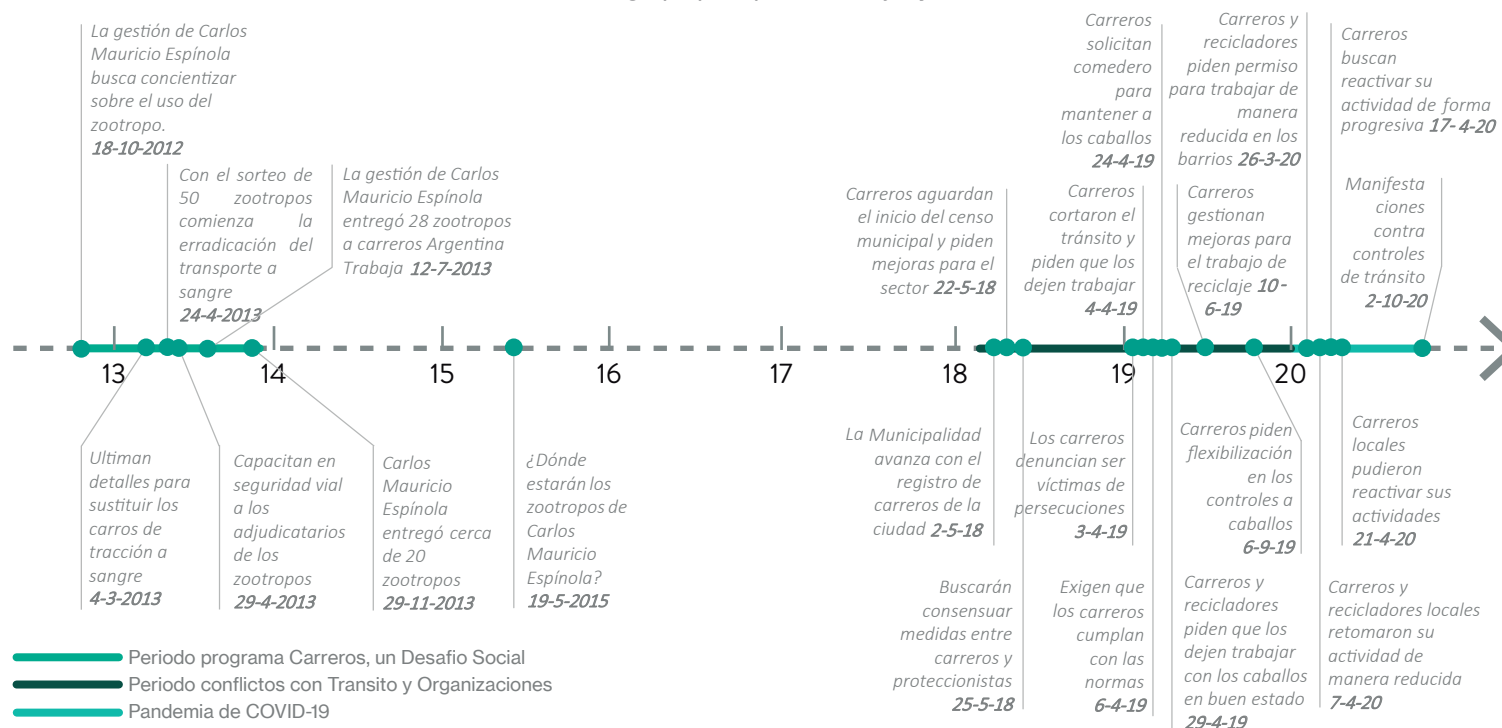
Dimensión sociocultural

10.4 / Los carreros en los medios de comunicación

Se recopiló una serie de artículos periodísticos sobre la problemática cronológicamente para comprender lo ocurrido en el anterior intento de reemplazar la TAS, y para conocer los conflictos latentes y las dificultades del sector en los últimos años.

La primer línea de tiempo comprende el año 2013-2015, periodo de la gestión de Camau Espínola donde se implemento el plan “Carre-ros, Un desafío social”. A partir de allí no se encontraron mas artículos periodísticos del tema. La problemática cobra fuerza en los medios y en la opinión publica a partir del 2018, cuando se busca conocer la situación de los carreros y empadronarlos, junto con algunos conflictos que se suscitaron entre este grupo y los proteccionistas de animales o personal de transito municipal.

Por ultimo en el 2020 se evidencia la dificultad de este grupo para poder trabajar y circular durante la cuarentena.





Análisis

Dimensión sociocultural

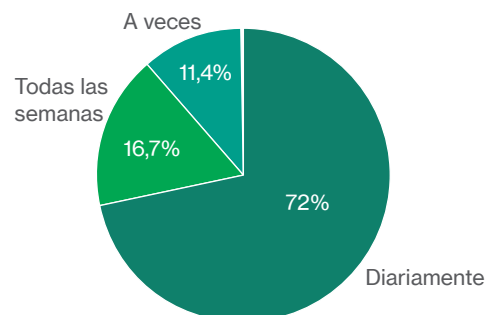
10.5 / Opinión pública

La situación con la TAS en la ciudad de Corrientes juega un papel dinámico e interesante, ya que **una parte de la población contribuye directamente a la fuente de trabajo de los carreros contratándolos**. *“La gente se nos acercaba para preguntarnos a cuanto teníamos el ladrillo, entonces nos íbamos hasta allá abajo y le llevábamos y cobrábamos el flete”.* Cesar (carrero)

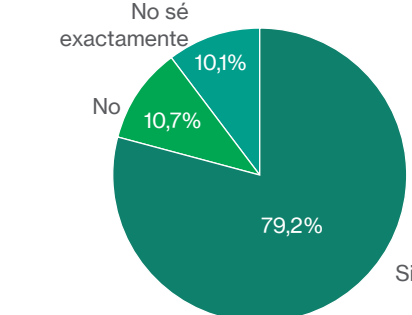
Existe **otro sector que denuncia los casos de maltrato animal** generando un grado de activismo y participación necesario a tener en cuenta.

Se realizó una encuesta durante noviembre de 2020, con mas de 600 personas encuestadas, a fin de conocer la opinion de la ciudadanía, el nivel de aceptación, activismo, y situaciones vividas por la gente respecto al uso de la TAS.

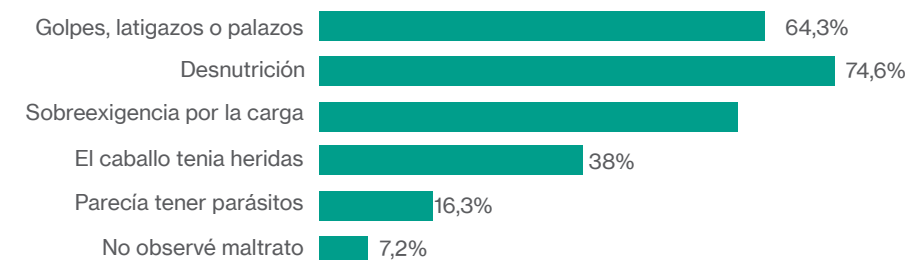
¿Con que frecuencia observa la presencia de carreros? 599 respuestas



¿Observó alguna otra forma de maltrato hacia el caballo? 597 respuestas



¿Si vio ¿Que tipo de maltrato fue? 582 respuestas



Fuente graficos: Elaboración propia según encuesta sobre TAS realizada

EL 72% de los ciudadanos los observa diariamente, mientras que mas de la mitad los observó recolectando residuos.

Lo interesante es que casi el 80% manifestó observar alguna forma de maltrato hacia el caballo. Esto **evidencia la fuerte postura de la ciudadanía en general para con el maltrato animal y la sensibilidad del asunto.**



Análisis

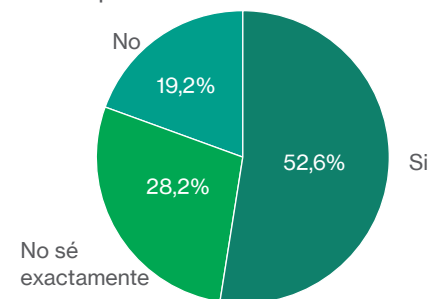
Dimensión sociocultural

Uno de cada cinco encuestados, **manifestó haber contratado a los carreros para servicios de fletes (la mayoría para transporte de arena), pero lo llamativo es que muchos de ellos observaron maltrato hacia el animal, y parecen estar en contra de la TAS.** Ello deja al desnudo cierta "hipocresía de la sociedad" para con este sector. Además, un gran porcentaje de la población (64%) no está al tanto del trabajo que realizan como recolectores de residuos.

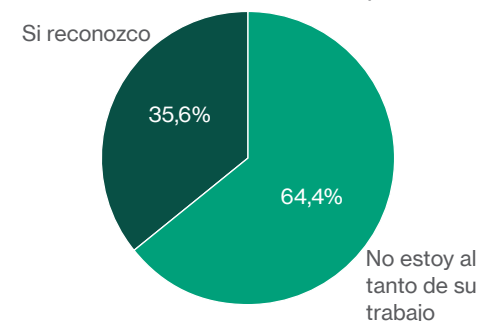
Como ultimo dato, casi todos están en contra de la utilización del equino en el trabajo.

Esta encuesta no es concluyente en datos cuantitativos, pero si en datos cualitativos. Ya que las personas ven a los carreros como un factor negativo, ya sea por maltrato animal, trabajo infantil, y al mismo tiempo no reconocen a su trabajo y la importancia de ellos en el reciclaje.

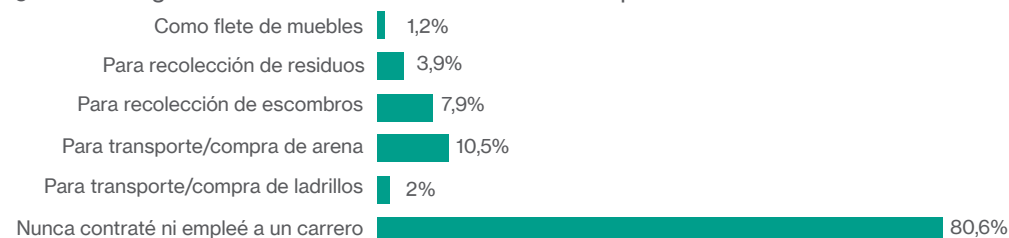
¿Los observó recolectando residuos? 595 respuestas



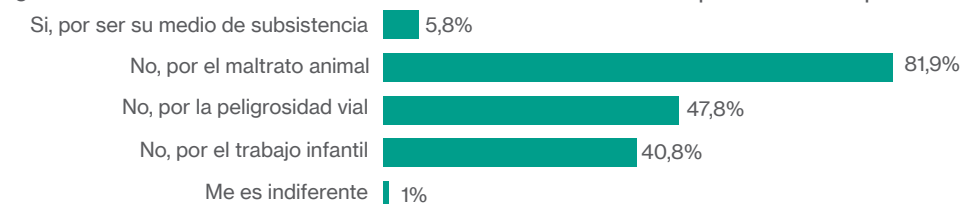
¿Reconoce la labor de los carreros como recicladores urbanos? 592 respuestas



¿Contrató alguna vez a un carrero como flete? 593 respuestas



¿Está de acuerdo con el uso del caballo como medio de transporte? 603 respuestas



Fuente graficos: Elaboración propia según encuesta sobre TAS realizada



Análisis

Dimensión sociocultural

10.6 / Actores e intereses

Se recopilaron distintas declaraciones, tanto en entrevistas como en artículos periodísticos y redes sociales para conocer con mas profundidad los conflictos latentes dentro de la sociedad, y los intereses que cada sector defiende.





Análisis

Dimensión sociocultural



03/



04/

Diagnóstico



Diagnóstico

Programa “Carreros, un desafío social”



04/

1.1 / Deteccion de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Censo y registro	Empadronamiento de pocas familias. Poca cobertura. Proceso de selección poco claro.	Falta de censo que registre la totalidad de este grupo.	Ya existe un antecedente de registro de familias y cooperación de su parte.
Vehículo y forma de entrega	Abandono, venta y despiece de los vehículos tricargos	Vehículo motorizado que no tuvo en cuenta su forma de trabajo. Vehículo otorgado en donación “poco sentido de pertenencia”. Incumplimiento de las condiciones establecidas por la ordenanza 5976.	Conocimiento de que la donación hace perder el sentido de esfuerzo para el vehículo Existen aun algunas motocargas entregadas en funcionamiento hoy en día.
Entrega del equino	Caballos entregados a cambio insuficientes y en mal estado (2 caballos como condición de entrega por parte del grupo familiar).	Falta de registro de la verdadera cantidad de caballos que poseía cada grupo familiar.	A pesar de ser un número reducido de equinos, se pudo darles retiro.
Participación y convocatoria	Poca aceptación del plan entre el grupo de carreros, la sociedad y otras organizaciones.	Falta de convocatoria a ONGs y asociaciones civiles. Falta de confianza hacia el municipio.	Reconocimiento de que un plan con tanta sensibilidad social, debe reunir a todas las partes.



Diagnóstico

Situación administrativa / legal



04/

2.1 / Detección de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Política	No existe un marco legal que legisle correctamente la utilización de la Tracción a Sangre.	Falta de iniciativa política y del Concejo Deliberante para resolver esta cuestión, pese al reclamo activo de la ciudadanía.	Se cuenta con ordenanzas que sirven como base para un futuro plan. Existe preocupación de ONGS y asociaciones vecinales por resolver esta cuestión de manera inmediata.
Coordinación	Poca claridad sobre que área del Municipio es la más pertinente para encarar este problema de manera integral, ya que tiene implicancias sociales, ambientales y de tránsito.	Falta de comunicación efectiva y coordinación para una política pública entre las distintas áreas.	Existe interés por el tema en diversas áreas municipales.
Ordenanza N° 3202 - Nuevo Código de Tránsito - 1998	Incumplimiento de los arts° 140-148, que regulan la TAS (luces reglamentarias, elásticos, frenos y puntal "muchachos")	Artículos de la normativa poco consistente y obsoletos. Falta de control en su aplicación.	Se cuenta como antecedente una serie de artículos que regulan la TAS desde hace más de 20 años.
Ordenanza N° 4332 - Año 2006	Incumplimiento del art°. 5 en lo referente a multas aplicadas a los propietarios de animales secuestrados.	No se tiene en cuenta la situación socioeconómica del grupo de carreros.	Normativa que ordena la adquisición de la "equino grua", hoy muy útil y operativa.



Diagnóstico

Situación administrativa / legal

04/

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Ordenanza N° 4427 - Año 2007	Incumplimiento del Art. 1 inc A), B) y C), sobre el empadronamiento, placa identificatoria de carros, pintura de la carrocería y luces; incumplimiento del inc E) sobre régimen legal para la propiedad de semovientes y del certificado otorgado por Zoonosis. Incumplimiento grave del inc F) sobre la edad mínima de los conductores (17 años); e incumplimiento de la restricción de la circulación en el microcentro de 22 a 6 hrs.	Normativa que no se adapta a la realidad, dificultando su cumplimiento Deficiencia en el control de Tránsito	Primer antecedente que ve necesario el empadronamiento e identificación de los carros de TAS. Busca dar orden y legislar sobre la tenencia de caballos. Restricción de circular por Av Costanera, la cual se cumple en la actualidad.
Ordenanza N° 5915 - Mayo de 2013	Incumplimiento de los Arts. 4° y 6°, sobre la eliminación gradual de la TAS, y creación de un padrón y de un censo.	Deficiencia en el uso recursos económicos y humanos Incumplimiento de la ordenanza por las sucesivas gestiones municipales	Sienta una base para la gestión y que se propone eliminar la TAS de manera gradual. Tiene en cuenta todos los aspectos necesarios, y objetivos muy claros para abordar la problemática que hoy en día podría ser funcional.
Ordenanza N° 5976 - Octubre de 2013	Incumplimiento del Art. 2 sobre las condiciones en la entrega de las motocargas.	Falta de control y seguimiento	Condiciones coherentes para la entrega de la motocarga, y que hoy en día podrían ser válidas



Diagnóstico Situación socio- económica



04/

3.1 / Detección de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Condición socioeconómica	Desigualdad y pobreza estructural	Pocas oportunidades de educación e inserción al mercado laboral formal.	Voluntad de progreso.
Trabajo	Dificultad para acceder a una remuneración que satisfaga necesidades básicas como la alimentación.	Poca salida laboral, trabajo precarizado y discontinuo (changas).	Asociación con sus pares. Gremio FETRAC.
Ingresos económicos	Dificultad económica para mantener un caballo, y para el sostenimiento del grupo familiar.	Falta de oportunidades o de otros tipos de trabajo que no impliquen al equino.	Momentos de dinamismo (fiestas y fin de año) donde el trabajo de carreros crece exponencialmente.
Habitabilidad	Malas condiciones para la habitabilidad.	Falta de consolidación y deficiencia de infraestructuras básicas en barrios y asentamientos donde viven.	-
NBI	Porcentajes elevados de Necesidades Básicas Insatisfechas	Mal entorno para el desarrollo humano y para la vivienda digna. Hacinamiento.	-



Diagnóstico Situación sociolaboral



04/

4.1 / Detección de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Situación laboral	Alta precarización laboral. Terminan siendo disminuidos a las condiciones más indignas e insalubres de trabajo	Ausencia de política que regule y valore el trabajo que realizan.	Motivación por obtener estabilidad en su trabajo y mejorar las condiciones.
Estabilidad laboral	Discontinuidad en el trabajo e inestabilidad para la fabricación de ladrillos y la extracción de arena.	Crecidas y bajantes del Río Paraná.	Versatilidad ante el cambio de condiciones (fabricación de ladrillos, residuos reciclables, fletes).
Reciclaje urbano	Insalubridad en la tarea de reciclaje. Exposición a enfermedades, cortes e infecciones.	No poseen elementos de protección personal adecuada. No se cuenta con separación domiciliar de residuos.	Plan futuro para la recolección diferenciada de residuos. Instalación de Puntos Verdes en la ciudad.
Organización gremial	Los carreros como grupo de trabajadores realizan su labor de manera desorganizada y peligrosa.	Poca organización para el trabajo entre trabajadores agremiados. Muchos trabajadores carreros no están agremiados.	Asociación con sus pares. Sentido de pertenencia.
Trabajo infantil	Los niños se ven implicados en el trabajo y la explotación infantil, de esta forma terminan siendo víctimas. Se exponen a trabajar sin un adulto mayor a cargo en los carros, corriendo peligro su integridad física y su vida ante algún accidente vial.	La actividad se pasa y se aprende de generación en generación. Los núcleos familiares desarrollan una misma actividad. Muchas veces los adultos no tienen con quien dejarlos. Falta de control de las autoridades y complicidad de la sociedad	Entendimiento general de los trabajadores carreros de la ilegalidad del trabajo infantil.



Diagnóstico Situación urbano- laboral



04/

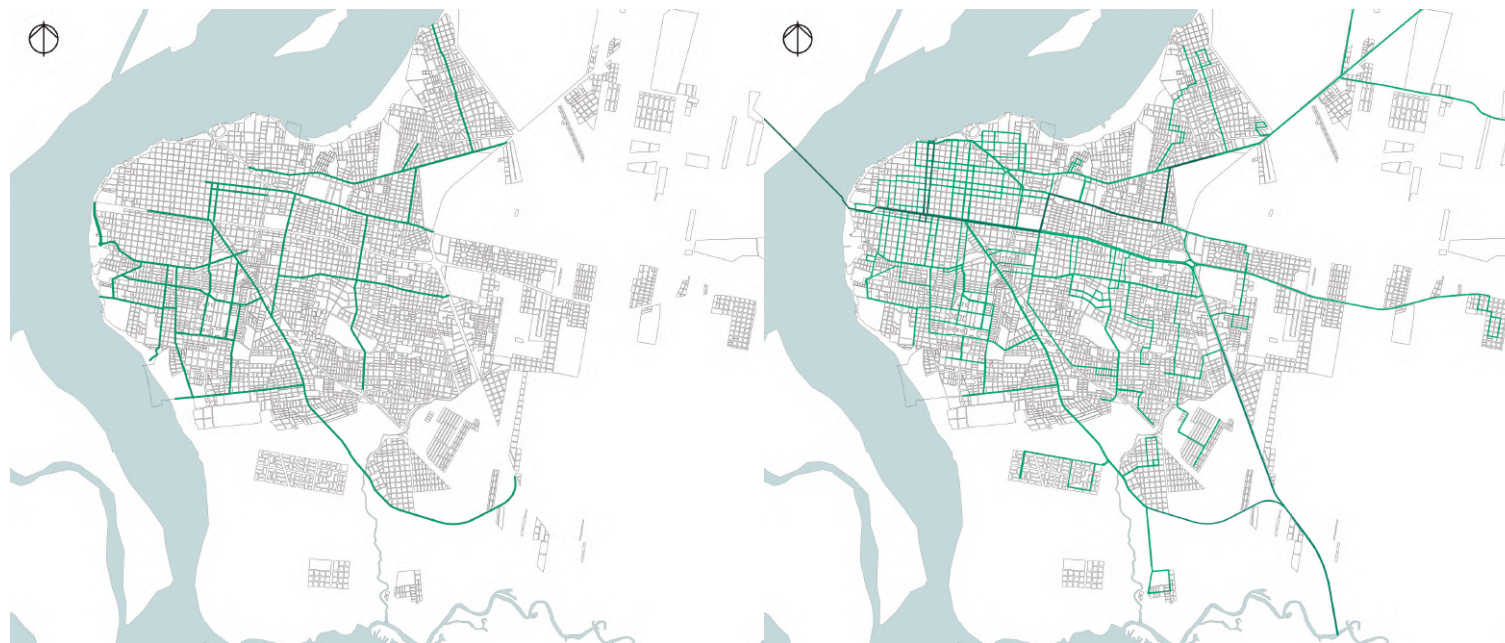
5.1 / Detección de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Lugares de trabajo	Trabajo muy dinámico. Muchos viajes por día.	Dispersión urbana de los distintos puntos de realización de sus tareas (costa del río, macrocentro, puntos de acopio, etc).	Conocimiento de los puntos atractores de las diferentes actividades
Seguridad vial	Inseguridad vial, accidentes de carreros con otros vehículos motorizados. Congestión vehicular y caos en el tránsito.	Falta de superficie en las calles para el desplazamiento. Imprudencia de los conductores de los carros, que detienen su marcha. Falta de control vial por parte de las autoridades (incumplimiento de las ordenanzas)	Reconocimiento de los elementos más conflictivos en el uso de la TAS. Conciencia de peligrosidad por parte de los carreros.
Incompatibilidad vial	Superposición de tránsito pesado y colectivo con los carros de TAS.	Falta de jerarquización vial Incompatibilidad de los distintos modos de transporte que habitan en una misma vía (caballos y transporte motorizado)	Planes a futuro para la separación de los distintos modos de transporte y la jerarquización vial (carriles exclusivos de colectivos, bicisendas).
Carros de TAS	Vehículos poco apropiados para las diferentes labores que realizan.	Falta de iluminación, elementos de seguridad, o alguna señalización en el carro. Preferencia por el uso de la TAS y dificultad de acceso a planes de financiación para adquirir vehículos	Conocimiento y consideración de las diferentes cargas, tipos de elementos que transportan y su modo de trabajo.



Diagnóstico Situación urbano- laboral

5.2 / Detección de problemas y oportunidades



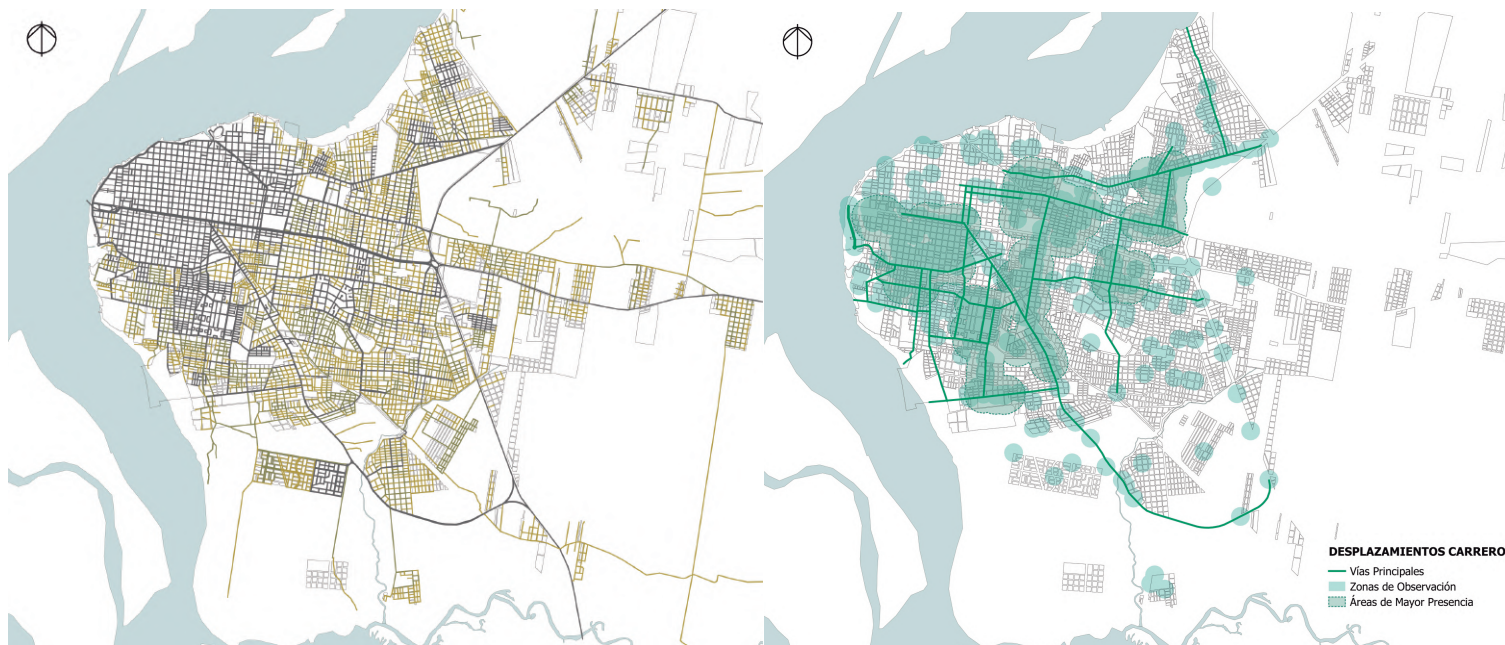
- Se observa una **superposición de los principales recorridos de los carros de TAS con los de las líneas urbanas de colectivos**, que prácticamente recorren todo el ejido urbano e inclusive el interurbano.
- Estos dos medios de transporte **comparten las mismas vías de circulación**, ya sean avenidas, o calles de toda la ciudad.
- Por el mayor porte de los colectivos, esto significa una **peligrosidad alta**, pudiéndose producir accidentes.
- **Las avenidas Maipú y Armenia, concentran la circulación de ambos modos de transporte.**

04/



Diagnóstico Situación urbano- laboral

5.3 / Detección de problemas y oportunidades



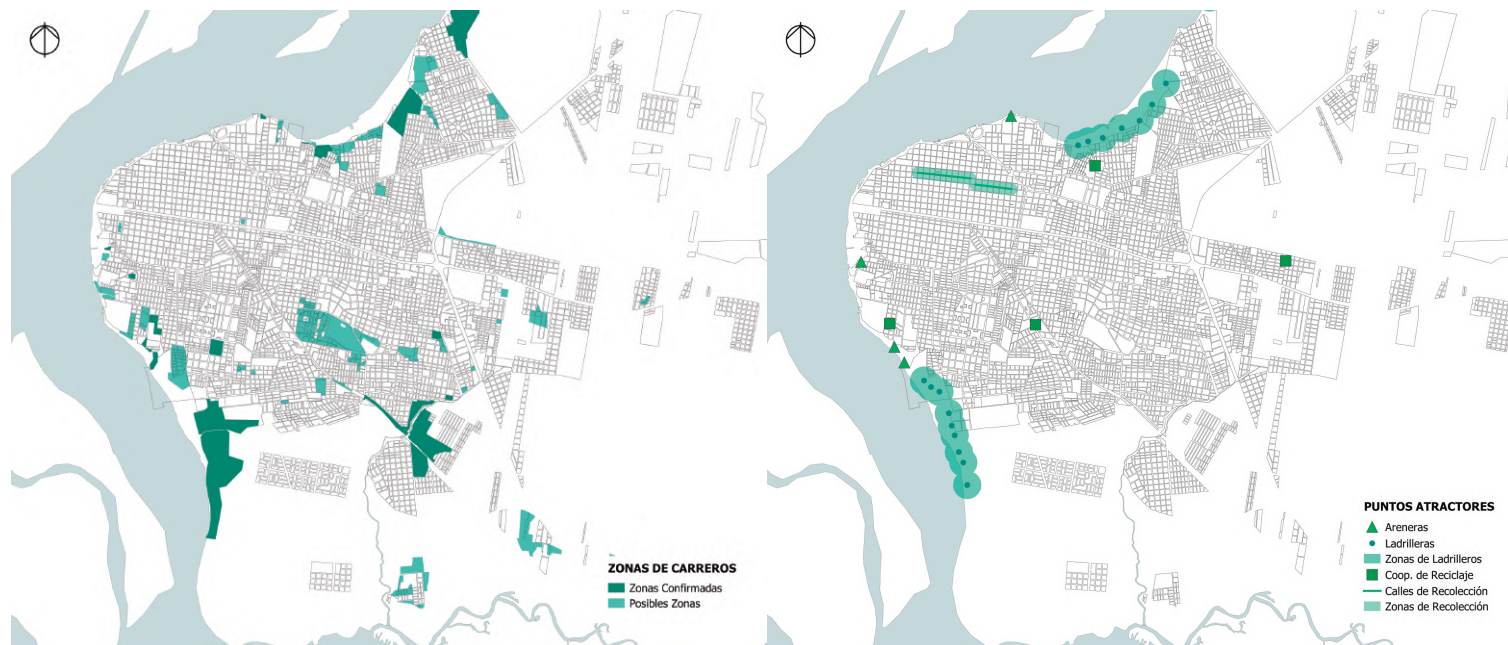
- Puede observarse que **los carros de TAS no tienen ninguna limitación para circular con respecto al tipo de vía**. Se adaptan tanto a calles pavimentadas, de ripio o de tierra.
- Los carros de TAS utilizan y **prefieren vías consolidadas y pavimentadas para realizar largas trayectorias**.
- Este medio de locomoción no tiene mayores límites **con respecto al terreno**, inclusive **pueden movilizarse por las zonas costeras**.

04/



Diagnóstico Situación urbano- laboral

5.4 / Detección de problemas y oportunidades



→ Puede observarse que **los asentamientos y barrios donde habitan los carreros están ligados geográficamente a los puntos atractores** para este medio de movilidad.

→ Se aprecian que las **zonas de ladrilleras y areneras lindan con sus zonas de residencia**, produciéndose así **gran concentración y atracción** para la obtención de las materias primas que fabrican, transportan y comercializan.

04/



Diagnóstico Situación ambiental



04/

6.1 / Deteccion de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Contaminacion del suelo y del aire	Actividad de fabricación de ladrillo y extracción de arena perjudicial para el suelo y el medio ambiente. Zonas de tierra decapitada en zonas periurbanas de Corrientes. Quema y contaminación del aire por emisión de gases tóxicos.	Falta de control de la actividad y de la extracción de arena por parte del ICAA. Actividad propiamente dicha de fabricación del ladrillo.	Actividades que generan dinamismo económico en sectores de escasos recursos.
Explotacion de recursos aridos fluviales	La arena es recolectada de las playas, muchas veces de manera ilegal en sectores o bancos de arena pertenecientes al ICAA y de otras areneras privadas.	Ausencia de organización y control del ICAA para la extracción controlada de arena tanto para empresas particulares como carreros.	Presencia de grandes extensiones de playas de arenas, recurso casi ilimitado.
GIRSU	Residuos solidos urbanos mezclados sin separacion de reciclables.	Falta de politica para la recolección de residuos diferenciada de forma masiva. Falta de costumbre de los ciudadanos.	Plan a futuro para la separación de residuos en mas barrios, de gran potencial. Prueba piloto en dos barrios.



Diagnóstico Situación ambiental

04/

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Disposición final de los residuos	Ubicación conflictiva para el predio de SADOYEAV, ya que se encuentra en zona de terrenos inundables.	Falta de un lugar idóneo y/o tratamiento para la disposición final de residuos.	El estudio técnico del ICAA otorgó la viabilidad para este predio. Posibilidad de tratamiento conjunto entre las ciudades de Corrientes y Resistencia.
Microbasurales	Existencia de microbasurales en distintos barrios de la ciudad, agravados por el arrojo de ramas y otros materiales desechables por parte de los carreros.	No se cuenta con contenedores ni un servicio de recolección de residuos eficiente. Falta de educación ambiental sobre la disposición de residuos y el reciclaje por parte de las personas.	Plan actual de "recuperación de espacios", consistente en la puesta en valor de la vía pública y en la erradicación de minibasurales.
Salud de los equinos	Mal estado de salud de caballos Problemas graves de salud y secuelas permanentes. Ocurrencia de accidentes de tránsito causando traumatismos del lado izquierdo del caballo. Problemas en globos oculares, presencias de nubes por latigazos y sudoración profusa.	Falta o deficiencia en la atención veterinaria. Falta de educación vial. Imprudencia de carreros. Incompatibilidad de la TAS con otros vehículos.	Existen ONGs dispuestas a alojar los equinos para su retiro.
Carga de los equinos	Los caballos acarrearán cargas más pesadas de las que pueden. Los caballos no pueden recorrer grandes distancia sin agotarse.	Falta de conciencia y descuido por parte de sus dueños. Mala alimentación y sobrecarga.	El posible reemplazo de la TAS podría dar retiro equinos sobreexigidos.



Diagnóstico

Situación ambiental

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Alimentación de los equinos	El estado de salud de los equinos es mala por su alimentación.	La alimentación adecuada es muy costosa. Falta de educación sobre la dieta equilibrada del equino.	La alimentación costosa para el animal podría anularse, o reducirse en precio al alternar otro tipo de vehículo.
Elementos necesarios para el uso de la TAS	Los carreros no tienen los elementos, adaptados para que un caballo ande por la ciudad (como herraduras).	Falta de cuidado y conciencia sobre la salud del animal.	El posible reemplazo de la TAS podría dar retiro equinos sobreexigidos.
Animales sueltos	Peligro para animales por la ingesta de cuerpos extraños de la basura. Basura revuelta.	Presencia de estos animales sueltos en la ciudad.	Existe una línea gratuita donde los vecinos pueden denunciar la presencia de animales sueltos y también los medios para transportarlos de manera segura.
Registro sanitario	Falta de registro de los equinos en la dirección general de rentas. No cuentan tampoco con libreta sanitaria.	Incumplimiento de la ley e indiferencia por parte de la mayoría de carreros en su registro.	Vigencia de la ordenanza N°4427 sobre el régimen legal para la propiedad de semovientes y el certificado otorgado por zoonosis.

04/



Diagnóstico Situación sociocultural



04/

7.1 / Deteccion de problemas y oportunidades

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Conciencia social sobre el trabajo y el ambiente	Actividad de reciclaje ignorada por la sociedad.	Falta de concientización en la importancia del reciclaje y disposición de residuos.	Existen ONGs y cooperativas dispuestas a realizar campañas de concientización.
Inclusión social	Mala relación con la sociedad y estigmatización por el uso de caballos en el trabajo	Discriminación hacia los carreros y autoexclusión de ellos mismos.	Empuje social por la abolición de la TAS en la ciudad de Corrientes.
Conciencia social sobre la TAS	Hipocresía de una parte de la sociedad que dice estar en contra del uso de la TAS pero contrata a carros.	Falta de entendimiento o indiferencia de la complejidad de la problemática.	Una minoría reconoce la complejidad del problema y se solidariza con los carreros.
Formacion y educacion	Muchos de los carreros no cuentan con educación secundaria, educación en tránsito vial, estudios o capacitaciones sobre el trabajo que hacen.	Poca iniciativa para estudiar por tener que trabajar. Deserción escolar.	Muchos de los carreros, saben de oficios varios como albañilería y construcción.



Diagnóstico

Situación sociocultural

Aspecto	Problema (-)	Causa	Oportunidades (+)
Sentido de pertenencia	Perpetuación del uso de TAS y orgullo por la actividad.	Arraigo a las costumbres del ser "carrero".	Fortaleza en la unión y la comunidad de carreros.
Tradición	Inculcamiento del valor del trabajo a sus hijos. Tradicionalismo intergeneracional	Los niños trabajan a la par de los adultos, con su consentimiento, a sabiendas de su ilicitud	-
Intereses	Existencia de secuestros de animales que causan piquetes de carreros, dificultando el tránsito.	Conflictos entre distintos sectores involucrados en la problemática (Carreros, organización proteccionista de animal, autoridades, sociedad)	Accesibilidad del gremio de carreros para entablar el diálogo por acciones que los beneficien.

04/



Diagnóstico

Posibles escenarios

04/

8.1 / Escenario actual

Se estima que hoy en día **hay mas de mil caballos bajo la explotación de los carreros en la ciudad de Corrientes**. Los Carros a TAS andan por toda la ciudad, sin ningún tipo de control ni identificación, y en incumplimiento de las ordenanzas vigentes que regulan su uso. Ya en el año 2013, **el grupo de carreros (registrados) ascendían a mas de 400**.

A pesar de la normativa restrictiva, no existe una política clara desde el municipio para este tipo de transporte, y su ultimo intento para dar respuesta a la problemática data de 8 años atrás.

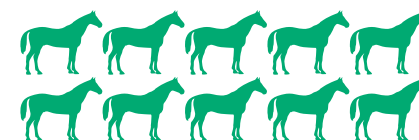
Se suscitan problemas de transito en el casco céntrico, provocando quejas de automovilistas y transeúntes, y en el peor de los casos se observan accidentes fatales.

En mas de la mitad de los carros de TAS se observan menores de edad trabajando, subiendo y bajando del carro y poniendo en riesgo su vida. Su trabajo, si bien esta medianamente

organizado mediante cooperativas, no se valora lo suficiente por la ciudadanía en general, ya que **por desconocimiento o desinterés se los estigmatiza, como maltratadores de animales**.

Existen conflictos entre este grupo y los proteccionistas de animales, que constantemente los “cazan”, dejando a muchos carreros sin su fuente laboral o generando protestas y piquetes de los carreros que se unen para reclamar “lo suyo”.

No existen números precisos de cuantos núcleos familiares se desempeñan en la labor con carros de TAS.



+ DE 1000



+ DE 400



**TRABAJO
INFANTIL**



Diagnóstico

Posibles escenarios

04/

8.2 / Escenario tendencial

El escenario futuro plantea un gran problema. Una yegua no castrada puede tener hasta una cría por año, **lo que significa que la cantidad de caballos podría triplicarse en 5 años, y por ende la cantidad de carros podría duplicarse en el mismo lapso**. Los carros a TAS seguirían andando por toda la ciudad sin control ni identificación.

Sin una política clara y con una norma restrictiva e incompleta, **la solución a esta problemática se pospondría indefinidamente, sucediéndose varias gestiones municipales**, al ser un tema “sensible”, y en el caso de que se proponga una solución, correría el riesgo de la discontinuidad de políticas, como lo hemos visto con el plan anterior.

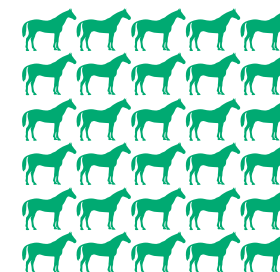
Persistirían los problemas de tránsito en el casco céntrico, agravándose por el crecimiento natural del parque automotor. Inclusive **estos problemas de congestión se trasladarían al resto de la ciudad**, ya que las vías de los barrios presentan las

mismas características que las céntricas.

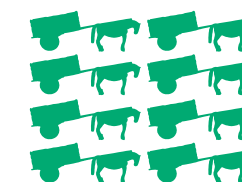
Los menores de edad continuarían trabajando en los carros bajo la indiferencia de las autoridades y de la ciudadanía en general.

Su trabajo como recicladores urbanos, o fletes de materiales seguiría invisibilizado, y sin reconocerse ni valorarse por la sociedad, siendo que estos trabajadores aportan su servicio a la gestión de los RSU reciclables. Continuaría su estigmatización y reducción a meros “maltratadores de animales”.

Se agravarían los conflictos con los grupos proteccionistas de animales **suscitándose una gran división y desintegración de este grupo de trabajadores para con el resto de la sociedad**. Habría más resistencia y piquetes de carreros. No existirían números precisos de familias de carreros, y **las estimaciones o empadronamientos que se hayan hecho quedarían obsoletas dificultando la aplicación rápida de una política**.



+ DE 3000
EN 5 AÑOS



+ DE 800
EN 5 AÑOS



**TRABAJO
INFANTIL**



Diagnóstico

Posibles escenarios

04/

8.3 / Escenario ideal

Mediante una política eficaz, interdisciplinaria y con continuidad en el tiempo -largo plazo-, **se podrían eliminar corregir y paliar algunos problemas observados.**

Se podrían reducir fuertemente la cantidad de equinos en la ciudad. **Los carros a TAS, se eliminarían paulatinamente y serían reemplazados por otros vehículos mas aptos y seguros.** Los caballos podrían tener descanso y retiro en granjas acordes para ello.

La normativa actual quedaría en desuso, pudiendo actualizarse en concordancia al nuevo escenario. Desde el Municipio se brindaría una respuesta clara y precisa, ganándose la confianza de este grupo social la cual apoyaría las gestiones.

El transito de carros en el centro **se suprimiría de forma total y podrían darse casos puntuales de carros aun en uso pero sin significar un problema de transito.**

Disminuirían los accidentes, aportando a la

seguridad vial de personas y de animales.

Los menores de edad no trabajarían mas en los carros.

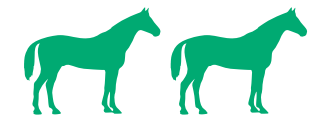
En este escenario, se daría a conocer el trabajo que realizan los carreros como recicladores urbanos y dada la importancia de la gestión de RSU, (el cual es un problema en aumento), y **pasarían a formar parte del centro de la escena en la sociedad** por los beneficios que trae la separación de los reciclables a la salud y el ambiente de nuestra ciudad.

No existirían conflictos con ninguna organización protectora de animales, ni conflictos en la sociedad, ya que **se integrarían totalmente a la misma, sin sentirse rechazados o discriminados.**

Su fuente laboral, se resguardaría y aumentaría, siendo beneficioso en términos económicos para ellos mismos y para la ciudad, pudiendo crearse nuevos vínculos laborales.

Existirían números precisos y censos para este grupo, lo cual permitiría aplicar una

política clara y eficaz, tendiendo siempre al desuso total de la TAS como modo de transporte.



**- DE 200
EN 2 AÑOS**



**- DE 80
EN 2 AÑOS**



**TRABAJO
INFANTIL
ERRADICADO**



05/ Propuesta



Propuesta

Gestión deseada

05/

1.1 / Gestión exógena

Solución construida solo por "los de afuera".

El Estado Municipal se hace cargo pero sin participación del sector de los carreros ni de otros sectores.

Denota una falta de voluntad por comprender la situación real de la comunidad de carreros. Expresa la creencia de que hay un técnico o autoridad que sabe y un ciudadano que desconoce su realidad.

No es un modelo participativo.



1.2 / Gestión endógena

Solución construida sólo por "los de adentro".

Los carreros generan la solución a su manera con sus propios recursos de forma autónoma (como ocurre en la actualidad).

Pone de manifiesto y refuerza la exclusión social y urbana de los carreros, debiendo ellos generar sus propios recursos y condiciones de trabajo, con las limitantes y obstáculos que esto implica.

No es un modelo participativo.



1.3 / Cogestión

Solución construida por "los de adentro" y "los de afuera".

Pluralidad de actores intervinientes: vecinos, trabajadores carreros, Estado, ONGS, cooperativas, etc.

Es más costoso y constituye un proceso más largo, no obstante es el de más efectividad para la resolución de la problemática. El dato más relevante es que la comunidad entera forma parte de las propuestas, adquiriendo ésta un alto grado de aceptación y legitimidad.

Es un modelo participativo.





Propuesta

Premisas operativas

2.1 / Interdisciplinariedad

El problema no puede ser visto desde una única arista, pues por todo lo expuesto anteriormente, se trata de un tema de implicancias urbanas, laborales, sociales, ambientales y económicas. La interdisciplinariedad, aparece en el proceso como necesario y obligatorio.

2.2 / Intersectorialidad

Es imprescindible introducir en el proceso (y en su programación) aquellas instancias tendientes a aglutinar y a comprometer a todos los actores implicados en la solución y en las decisiones básicas del proceso, articulando y controlando tensiones que de otro modo, y con la ausencia de algunos de los actores en el momento de la toma de decisiones básicas, puedan posteriormente significar su obstrucción. Esta premisa está estrechamente relacionada con la de participación y aparece como fundamental para garantizarla. (Pelli, 1992, pp. 2-3). La gestión intersectorial es una premisa de **democracia, pluralidad de voces y opiniones** además de un **gran insumo operativo y práctico para lograr el resultado deseado**.

2.3 / Progresividad

La progresividad permite que la solución integral sea pensada y concretada como un proceso en el tiempo, que va abriendo la puerta para la incorporación de nuevos problemas y soluciones a lo largo del mismo. Cada etapa operativa debe tener un resultado esperado concreto, pero debe poder adaptarse a cada nueva realidad que surja en el tiempo. El plan debe seguir evolucionando de forma sostenida y ajustarse a los cambios que el contexto presente.

05/



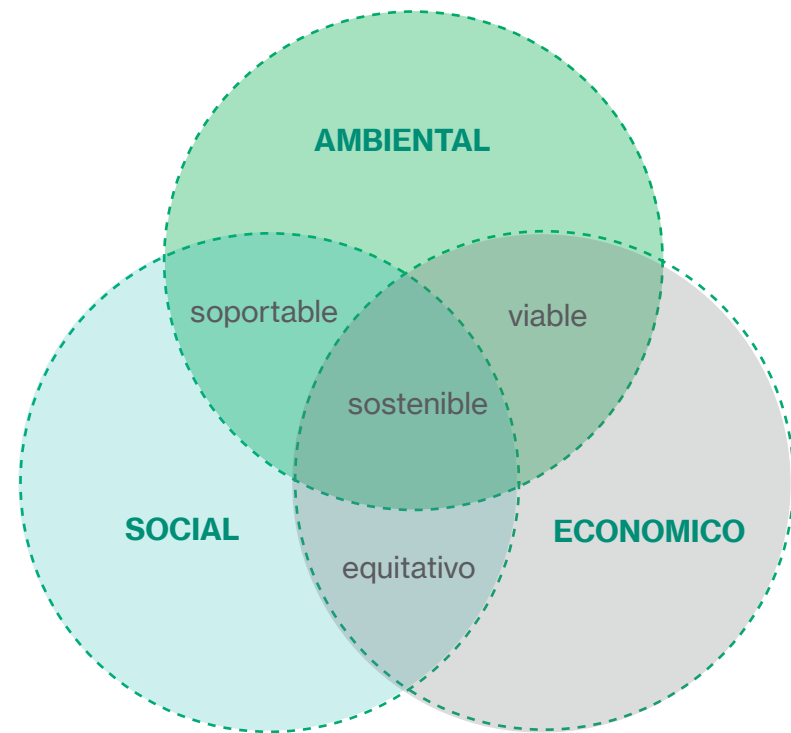
Propuesta

Premisas operativas

2.4 / Vision sustentable

La Agenda 21 es un programa de acción de las Naciones Unidas elaborado en 1992 en el marco de la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro para promover el desarrollo mundial sostenible desde el punto de vista social, económico y ecológico.

Consiste en un plan detallado de acciones que deben ser acometidas a nivel mundial, nacional y local por entidades de la ONU, los gobiernos de sus Estados miembros y por grupos particulares en todas las áreas en las cuales ocurren impactos humanos sobre el medio ambiente. Se establecieron tres pilares básicos que se deben considerar para lograr el desarrollo de la gestión.



05/



Propuesta

Premisas operativas

Perspectica económica

El logro de los objetivos del proyecto debe promover la auto sustentación del pueblo en la medida que sea posible. La financiación entonces, no es un factor menor, ya que le aporta factibilidad a toda la propuesta.

Deberá priorizarse la utilización indistinta y compatibilizada de todos los recursos tecnológicos y económicos disponibles para la consecución de las metas propuestas.

También implica dedicar energías al armado de esquemas de financiación abiertos a la captación de fondos de distintas fuentes, no de una sola institución promotora (Pelli, 1992, pág. 4).

Perspectica social

Es el mantenimiento de la cohesión social y de la habilidad para trabajar en la persecución de objetivos comunes, implica la mitigación de impactos sociales negativos causados por la actividad que se desarrolla, así como la potencialización de las oportunidades. El desarrollo social abarca puntos fundamentales como el respeto por la cultura, el sentido de pertenencia e identidad, la inclusión y participación colectiva, la promoción de la interacción social, la justicia, y la equidad. La verdadera causa de la problemática es político-social, es decir, que no se soluciona el problema entregando vehículos, sino entendiendo cuáles son las fracturas sociales que lo obstaculizan.

Perspectica ambiental

Es la compatibilidad entre la actividad considerada y la preservación de la biodiversidad y de los ecosistemas, evitando la degradación del medio natural y antrópico. Incluye un análisis de los impactos derivados de la actividad considerada en términos de flujos, consumo de recursos difícil o lentamente renovables, así como la generación de residuos y emisiones. Lograr el desarrollo sustentable significa poder satisfacer las necesidades actuales de la población de forma integral sin comprometer la consecución de las mismas para las generaciones futuras.

05/



Propuesta

Actores intervenientes

3.1 / Esquema organizativo





Propuesta

Factores condicio- nantes de la factibilidad del plan

05/

4.1 / Recursos económicos

La disponibilidad o indisponibilidad de recursos económicos puede afectar a la concreción del plan, debido a que:

- Se necesita una inversión fuerte para la adquisición y/o fabricación del vehículo, o parte de el
- Existirían además gastos que tienen que ver con la atención que necesitaran los equinos, como insumos médicos veterinarios, y alimentación.
- También son necesarios los gastos para robustecer la operatividad de MAPAC y para el nuevo predio para equinos.
- Otros gastos como la obtención de mas equino grúas y sus gastos operativos
- Por ultimo podrian llegar a suscitarse gastos en la contratación de personal y asesoría externa, ante la necesidad de relevar y censar correctamente a los grupos familiares

4.2 / Recursos humanos

Es necesario el mayor esfuerzo de cada parte actora, especialmente de la Mesa Coordinadora y del equipo interdisciplinario. Se necesitara personal idóneo para las diversas labores, como trabajadores sociales, veterinarios, referentes barriales, capacitadores y personal municipal de las distintas áreas implicadas. La coordinación o descoordinación de ellos influirá en el plan de manera directa.

4.3 / Operativos-temporales

El avance y ritmo en la implementación del plan devengaran en un fracaso o éxito. Cada etapa debe ser celosamente cumplida y evaluada, evitando una interrupción por algún infortunio.



Propuesta

Factores condicio- nantes de la factibilidad del plan

05/

4.4 / Sociales

La difusión, inclusión, participación e involucramiento de todos los actores, incluida la ciudadanía en general, podrían condicionar al plan. Cada sector es importante, y el Municipio no debe ponerse a la cabeza pues ahondaría en una resistencia por parte de los carreros. El dialogo con los destinatarios del plan debe ser fluido, constante y sincero. Por su parte los carreros deberían entender que el plan no pretende dejarlos sin su fuente laboral o es porque son “maltratadores” o “afean” la ciudad, quitándose el estigma que los persigue hace años. Al contrario, dicho plan resultaría en beneficios para mejorar sus condiciones laborales, generar nuevas oportunidades laborales incluyéndose en el circuito económico y legal, mejorando sus ingresos económicos, su seguridad personal y la de sus familias, el fin de conflictos con organizaciones protectoras de animales, con agentes de tránsito municipal sobre todo su inclusión con el resto de la sociedad.

4.5 / Politicos

La continuidad del plan se ve condicionada, lamentablemente, a los vaivenes que son muy frecuentes en el sistema político de nuestro país. Existe la tendencia a “romper” con lo que la gestión anterior (muchas veces adversaria) ha hecho y/o implementado. Por eso es necesaria la participación de la mayoría política de los ediles en la redacción de la nueva Ordenanza, y no perdiendo de vista los antecedentes y resultados (buenos y malos) logrados en la gestión pasada. El compromiso de continuidad del plan debe extenderse en el tiempo, gobierne quien gobierne.

4.6 / Tecnicos-administrativos

La burocracia en la gestión municipal, muchas veces ralentiza la puesta en marcha de políticas, que generalmente no cuentan con la coordinación necesaria, siendo que un mismo problema puede competir a diversas areas. La idoneidad y actitud del personal municipal y de los involucrados para implementar dicho plan condicionaran de manera positiva o negativa. Es importante que todos cuenten con una visión amplia y estén preparados para resolver cuestiones sensibles, en especial a lo referido a la circulación de carros y a los equinos.



Propuesta Roles

05/

5.1 / Coordinación

Esta tarea será realizada en forma activa y medular por la Mesa Coordinadora, quien deberá generar un ámbito de enlace entre los diferentes actores, así como espacios de discusión, elaboración de propuestas y comunicación para cada uno de los proyectos anteriormente definidos. Esta compuesta por 5 personas: 3 en representación del Municipio y 2 en representación de asociaciones civiles y organizaciones de trabajadores.

Sus tareas serán fundamentales en todas las decisiones y puesta en marcha:

1. Conformar un equipo interdisciplinario para el trabajo de Campo
2. Asesorar en la sanción de la Nueva Ordenanza
3. Administrar los fondos y los gastos
4. Abrir ciclos de talleres participativos
5. Organizar los cursos de mejoramiento y alternativa laboral y el curso para la concientización del uso de la TAS
6. Fomentar y fortalecer el trabajo en cooperativas

7. Coordinar las acciones generales con respecto a los equinos, su entrega, disposición final, y la formación de agentes municipales para la puesta en marcha.

5.2 / Ejecución

La tarea para la ejecución requerirá de los múltiples actores que intervienen, pero en distintos momentos. La Mesa Coordinadora será la encargada de definir el momento oportuno para cada acción y contar con los recursos económicos y humanos para llevar adelante cada acción. Como principales acciones para la ejecución se pueden destacar:

1. Disposición de un fondo especial para el financiamiento y el pedido de financiamiento externo
2. Modificaciones y sanción de Ordenanza
3. Censo y registro de los trabajadores, sus equinos y carros
4. Disposiciones transitorias de circulación
5. Creación de talleres participativos
6. Dictado de Cursos para los trabajadores
7. Campañas de difusión

8. Puesta en marcha de planes futuros y profundización de otros existentes.
9. Creación del predio municipal y formación de personal idóneo a tal fin
10. Creación de un fondo solidario para el aporte a la manutención de los equinos





Propuesta Roles

5.3 / Financiamiento del Municipio

La mejor forma para cubrir los gastos del Municipio es incluir en el presupuesto anual municipal un **fondo especial para el reemplazo de la TAS** y requerir financiamiento directo de la Nación (a través del Ministerio de Desarrollo Social). El Ejecutivo Municipal será administrador de estos fondos junto la Mesa Coordinadora, que estará encargada de fijar a discreción y en el tiempo prudente todas las partidas asignadas. Entre los principales gastos se encuentran:

1. Compra y adquisición de vehículos
2. Atención veterinaria de equinos: insumos médicos y alimentación
3. Obtención de mas equinogrúas y los gastos operativos de ésta
4. Puesta en marcha del predio municipal para retiro de los caballos y su respectivo acondicionamiento
5. Contratación de personal y asesoría externa
6. Fabricación de los carros (para que se acoplen a motos y/o bicis)

5.4 / Microfinanciamiento a familias

Los vehículos serán financiados a los destinatarios y adquirentes en cuotas que se puedan adaptar a la realidad de cada familia. Para esto es necesario conocer la condición económica de cada destinatario y poder acordar un plan de pagos especial, fijando además las condiciones de venta por contrato y en base a la ordenanza a sancionarse donde se fijen las condiciones a tal fin. Para ello se cuenta base con la Ordenanza N° 5976, artº. 2, la cual debe modificarse.

De esta manera el Estado Municipal podría amortizar los gastos y recuperar parte de la inversión inicial, y así se asegura un ingreso para la continuación del plan.





Propuesta Recursos

05/

6.1 / Aporte de actores

Actor

MC / -Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable
-Secretaria de Movilidad Urbana y Seguridad Ciudadana
-Secretaria de Desarrollo Humano

MC / MAPAC - Movimiento Argentino para Protección Animal Corrientes

MC / FeTraC - Unión de Carreros Recicladores. Cooperativistas

AI / Secretaria de Hacienda y Finanzas

Recursos

Técnicos: coordinación entre las distintas áreas competentes para llevar a cabo el plan de manera ordenada y correcta. Comunicación directa con las distintas dependencias gubernamentales. intervinientes.

Humanos: agentes municipales dispuestos a tal fin, para el trabajo social, el censo y el trabajo con los animales.

Humanos: red de personas voluntarias y nexos con ellas vinculadas a la protección animal y su retiro.

Logístico: existe un convenio con la Municipalidad de Corrientes y cuenta con un predio para la disposición de los equinos.

*Actor clave para la toma de decisiones.

Humanos: destinatarios finales de dicho plan. Cuentan con una organización interna que nuclea a la mayoría de trabajadores. Es el camino más directo para alcanzar a todos los carreros.

Técnicos: conocimiento y experiencia de las labores que realizan, lugares y su modalidad de trabajo.

*Actor clave para la toma de decisiones.

Recursos financieros: Será la encargada de fijar en el Presupuesto Anual la partida específica para este plan.



Propuesta

Recursos

Actor	Recursos
AI / Honorable Concejo Deliberante	Recursos técnicos-legales: tendrán la tarea de la revisión de las Ordenanzas que regulan la TAS, y elaborar una nueva con la circunstancia actual en el marco del Plan, sustentándose en la legislación existente.
EI / Equipo interdisciplinario	Recursos humanos: personas idóneas que puedan encargarse de la labor en el territorio, ganarse la confianza de la comunidad Recursos técnicos: profesionales con conocimiento en el área estadística, social, veterinaria. Podrá estar formado por agentes municipales afines y otros profesionales como apoyo.
CAP / Capacitadores	Recursos técnico: profesionales que tendrán la labor de la concientización del uso de la TAS y la capacitación en los distintos cursos de alternativa y mejoramiento laboral. Su comunicación deberá ser fluida con las personas para lograr tal fin.
AT / Agentes municipales de Tránsito	Recurso logístico: su rol será clave en la implementación de las primeras medidas de transición y control de posibles restricciones temporales.

05/



Propuesta

Recursos

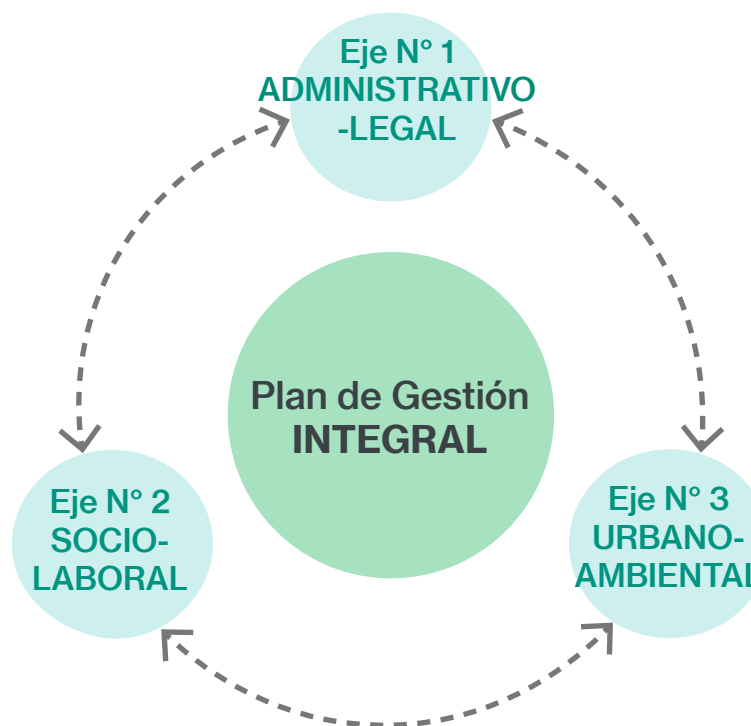
Actor	Recursos
AE / Ministerio de Desarrollo Social de la Nación.	Recursos financieros: será la principal fuente de financiamiento externo para los gastos devenidos de la implementación progresiva del plan, particularmente en la adquisición de vehículos.
AE / Organizaciones vecinales	Recursos humanos: serán las encargadas de dar a conocer su opinión y construir una propuesta tanto en la sanción de la Ordenanza, en las audiencias públicas, y durante la implementación del plan, pudiendo participar en las reuniones con la Mesa Coordinadora.
AE / Facultad de Ciencias Veterinarias.	Recursos técnicos: A través de su rol como legitimador de la política, podría profundizar su asistencia al Municipio en este plan con voluntarios idóneos. Recursos logísticos: Podría prestar sus instalaciones para la atención veterinaria de equinos y castraciones.
AE / ICAA - Instituto Correntino del Agua y el Ambiente	Recurso natural: Es administrador de las aguas y los recursos naturales costeros. Requerir al ICAA la factibilidad y la concesión de una porción de playa para la explotación directa del recurso de arena a los carreros.

05/



Propuesta Plan de Gestión

7.1 / Esquema de Gestión Integral



05/



Propuesta Plan de Gestión

05/

7.2 / Eje Estratégico N° 1 / Administrativo-legal

Acción	Implementación
1. Crear una Mesa Coordinadora para la ejecución del plan	→ Teniendo en cuenta las áreas municipales mas pertinentes para esta problemática que es social, ambiental, urbana de movilidad y tránsito, además del apoyo legal por el trabajo infantil.
2. Invitar y convocar a ONGs y asociaciones civiles a participar activamente en la ideación y ejecución del plan.	→ Profundizando el convenio suscrito entre MAPAC y la Municipalidad de Corrientes y suscribiendo otros convenios con cooperativas, Facultad de Veterinaria y demás organizaciones civiles.
3. Realizar una campaña con propagandas oficiales sobre el plan y los trabajadores carreros	→ Lanzando la primera campaña de publicidad, la cual estará abocada a informar sobre el plan de Registro Laboral y Censo que llevará a cabo el municipio. → En otra instancia, difundiendo en redes sociales y otros medios, la importancia de la tarea que realizan para la disminución de los residuos de la ciudad.
4. Realizar un censo y registro de cada grupo familiar de carreros, sus caballos y sus carros	→ Conformando un Equipo Interdisciplinario de trabajadores sociales, veterinarios, con apoyo de vecinos y referentes de cada barrio para poder acceder a estas familias. → Desplegando en el territorio un trabajo censal según los barrios que pudieron identificarse, para registrar de forma íntegra los datos de cada grupo familiar, identificando una persona a cargo por grupo familiar; que tipo de cargas lleva y actividad que realiza; cuáles son los niveles educativos de cada familiar; cantidad de equinos y su condición física; y número de carros que poseen. → Otorgando a todos los censados una placa identificatoria que deberán llevar en sus carros.



Propuesta

Plan de Gestión

Acción	Implementación
5. Elaborar un diagnóstico definitivo del uso de la TAS	→ Compilando las diferentes bases de datos según surgieron del censo y registro realizado previamente. Con el diagnostico definitivo se tendran números exactos y una estadística de todos los grupos familiares que usan la TAS, domicilio, cantidad y estado de los equinos, labor que realizan y niveles de formación. Este diagnóstico servirá para la posterior gestión del plan y la toma de decisiones.
6. Incluir en el presupuesto anual municipal el Fondo Especial para el reemplazo de la TAS y requerir financiamiento directo de la Nación	→ Elevando desde la MESA COORDINADORA el pedido a la Secretaría de Hacienda para que fije en el presupuesto anual el fondo especial para este plan. Dicho Presupuesto debe ser aprobado por el HCD. → Requiriendo como herramienta alternativa de financiación, un subsidio directo del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación para la adquisición de vehículos.
7. Revisar y actualizar ordenanzas referidas a Tránsito y a la TAS	→ Revisando ordenanzas N° 3202 (arts 140° a 148°); ordenanza N° 4332, (art. 5°); ordenanza N° 4427, art. 1°, inc a), b), c), e) y f); ordenanza N° 5915, especialmente los arts 4° y 6°; y ordenanza N° 5976, art 2°. → Verificando concordancia entre las 5 ordenanzas mentadas, para su posterior actualización.

05/



Propuesta

Plan de Gestión

05/

Acción	Implementación
8. Elaborar y sancionar una nueva ordenanza que fije las nuevas bases y condiciones para dicho plan.	→ Invitando a una audiencia pública, para la participación de la ciudadanía en general interesada por esta problemática. → Teniendo en cuenta cuestiones vinculadas al censo, registración, disposiciones transitorias para la circulación, tenencia de caballos, su destino final, y la autoridad de aplicación, sustentandose en los objetivos de la ordenanza N° 5915. → Prohibiendo de manera taxativa el trabajo infantil en los carros, además de restringir la contratación de carros de TAS como fletes, luego de haber reemplazado mas del 80% de los carros por otros vehículos → Dicha ordenanza entraría en vigencia con la mayoría de los carreros registrados.
9. Capacitar a los agentes municipales de tránsito	→ A través de cursos donde se darán formación, información, capacitación, sobre las restricciones temporales que deben tener en cuenta durante los controles hacia los trabajadores que utilizan la TAS, así como también un trato inclusivo hacia ellos.
10. Restringir la circulación a todos aquellos carros que no posean su placa identificatoria.	→ Controlando por parte de los agentes de tránsito en los principales nodos de circulación en la ciudad. Disposición legal de manera transitoria.
11. Controlar que no exista el trabajo infantil	→ Dando cumplimiento a la ordenanza y controlando la presencia de niños en carros. → Habilitando un número para denunciar la presencia de menores trabajando. → Concientizando a través del curso y las reuniones sobre los derechos de los niños. → Ofreciendo alternativas de deporte y otras actividades para ellos.



Propuesta

Plan de Gestión

Acción	Implementación
12. Adquirir vehículo funcional que reemplace la TAS. El vehículo podrá ser comprado a fabricantes y fabricado de manera local.	→ A través de un llamado a licitación pública por parte del Municipio, o fabricando el vehículo o parte de el. Luego de reuniones de trabajo donde se evalúe el vehículo reemplazante idóneo para los carreros según el tipo de uso: reciclaje y flete de materiales.
13. Facilitar y financiar una alternativa de vehículo al uso de la TAS para las diversas labores.	→ Ofreciendo la obtención de vehículos apropiados para cada tarea el cual cada familia pueda pagar en cuotas cómodas.
14. Prohibir el uso de la Tracción a Sangre en toda la ciudad de Corrientes	→ Fijando la prohibición a través de la ordenanza, cuando están reemplazados más del 80% de los vehículos, para resguardar las fuentes de trabajo. → Previendo hasta ese entonces disposiciones de transición para regular la actividad y el tránsito de carros hasta tanto se elimine la TAS de manera definitiva.

05/



Propuesta Plan de Gestión

05/

7.3 / Eje Estratégico N° 2 / Sociolaboral

Acción	Implementación
1. Organizar TALLERES PARTICIPATIVOS	→ Invitándolos a través de reuniones donde puedan ser escuchadas todas las opiniones. Se darán talleres de información, promoción, comunicación, debate y colaboración activa de las partes. Estos se harán en varias etapas y cada vez que sean necesarios, en los lugares más oportunos
2. Dictar cursos para la Concientización del uso de la TAS	→ Organizando cursos de: -Tránsito y Seguridad Vial -Cuidado y Manejo de Equinos. Se les otorgará una licencia transitoria para conducir.
3. Dictar cursos de Alternativas y Mejoramiento Laboral	→ Organizando cursos para todos los carreros interesados y certificando el mismo. -Oficios y emprendedurismo (albañilería, electricidad, pintura) -Reciclaje y manejo de RSU
4. Reconocer por parte del municipio a los trabajadores carreros como agentes de reciclaje y fletes de materiales.	→ Otorgándoles una credencial habilitante para trabajar de flete de materiales o de recolección de residuos, para que realicen su trabajo sin restricciones, hasta tanto se elimine la TAS.



Propuesta

Plan de Gestión

Acción

5. Acompañar y asesorar a aquellos que no finalizaron sus estudios

primarios y secundarios para que los terminen

6. Fortalecer las cooperativas de reciclaje existentes y fomentar la creación de otras

Implementación

→ Inscribiendo y facilitando la inscripción a través del Plan FinEs a aquellos que en el censo hayan manifestado tener estudios incompletos.

→ Brindando asistencia legal para la organización y obtención de maquinaria necesaria.

→ Ayudando a la adquisición equipo de protección personal como guantes, antiparras y chalecos refractarios.

→ Fomentando la organización interna para el trabajo de reciclaje por zonas y por horarios.

05/



Propuesta Plan de Gestión

05/

7.4 / Eje Estratégico N° 3 / Urbano-ambiental

Acción	Implementación
1. Sustituir los carros de TAS por otros vehículos mas sustentables	→ Llevando a cabo en una primera instancia la Prueba Piloto para evaluar resultados. → Sustituyendo masivamente luego de la Prueba Piloto a la mayoría de los carros de TAS en sucesivas tandas. Como condición más importante estaria la entrega de los equinos.
2. Crear un circuito de carros de TAS dentro del macrocentro	→ Fijando un circuito donde los carros de TAS podrán ingresar y salir de la zona de las 4 avenidas donde más problemas se registran, se facilitará la segregación vial con otros medios de transporte. Este circuito funcionará hasta la eliminación total de la TAS.
3. Destinar una porción o parcela de playa para la extracción controlada y directa de arena	→ Evaluando la mejor ubicación posible y otorgando su explotación por parte del Gobierno Provincial y del ICAA al conjunto de trabajadores de esta actividad, eliminando así intermediarios privados. Se podría evaluar el sistema de cooperativa para la extracción de arena.
4. Implementar el plan de Recolección de Residuos Diferenciada en toda la ciudad y ampliar el programa de “Puntos Verdes” y “Espacios Recuperados” para la erradicación de microbasurales.	→ Extendiendo el plan de recolección a todos los barrios. → Generando campañas de concientización en medios de comunicación masivo para que todos los vecinos separen sus residuos. → Incluyendo a los recolectores informales en dichos planes de manera activa en el GIRSU, y ademas con la participación de todas las cooperativas de reciclaje existentes en todos los Puntos Verdes. → Habilitando líneas telefónicas para realizar denuncias anónimas de arrojo de residuos por parte de vecinos y carreros.



Propuesta

Plan de Gestión

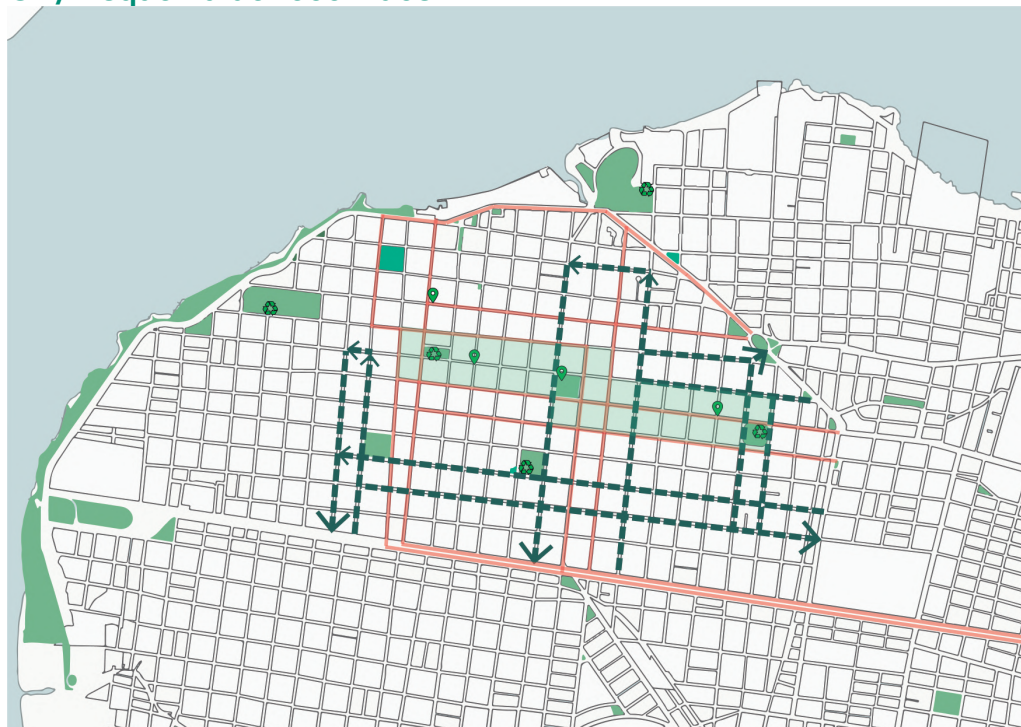
05/

Acción	Implementación
5. Registrar a todos los equinos de los carreros	→ Instando a los trabajadores a obtener la libreta sanitaria. Será una exigencia para poder circular.
6. Asistir a aquellos caballos con malnutrición	→ Creando un fondo solidario para salud y alimentación de los caballos que estén en manos de los carreros con forrajes y otros alimentos para su recuperación y su posterior retiro. El fondo se conformará a partir de las donaciones de la ciudadanía, empresas e instituciones.
7. Secuestrar y castrar a caballos sueltos y sin marcas	→ Adquiriendo más equino gruas y más cuerpos de decomiso, que operen activamente en la ciudad. → Destinando un predio municipal para su disposición. Estos caballos tendrán atención veterinaria.
8. Dar retiro a los caballos secuestrados o dados de baja en el trabajo	→ Recibiendo los caballos a manos de carreros a medida que se reemplacen por vehículos. → Fortaleciendo el Convenio suscrito con MAPAC, para ampliar su capacidad → Destinando un predio municipal y personal idóneo para la asistencia de los caballos. → Creando un registro de adopción responsable para aquellas personas que posean campos y cumplan con los requisitos necesarios para poder mantenerlos y cuidarlos correctamente.



Propuesta Circuito propuesto

8.1 / Esquema de recorridos



REFERENCIAS

- Vías de ingreso / egreso
- Transito principal de transporte urbano
- Zona de de mayor afluencia

- Puntos de observación
- Puntos Verdes

- Se tuvo en cuenta los principales puntos atractores para la recolección de materiales reciclables dentro del macrocentro.
- Se pretende **segregar el tránsito de carros de TAS con el de transporte urbano de colectivos** por ser altamente incompatibles.
- Se proponen vías con menor congestión vehicular próximas a estos puntos, de tal manera que a partir de estos ejes, **el trabajo de recolección pueda hacerse a pie o con el vehículo propuesto.**
- Se limita así, a estas únicas calles la circulación de equinos. Este **circuito sera de manera temporal hasta la eliminación total de la TAS.**

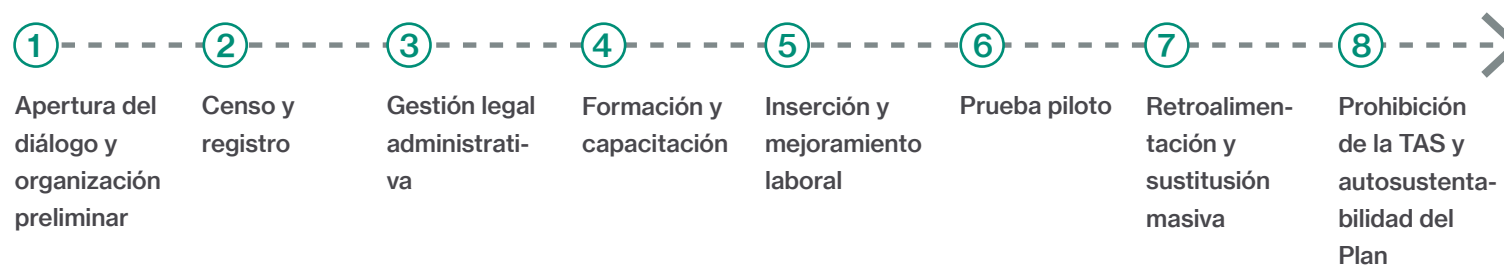
05/



Propuesta

Etapas del Plan

9.1 / Etapas Propuestas



1 / Apertura del diálogo y organización preliminar

1.1 / Creación de la Mesa Coordinadora

Reunión de la Mesa Coordinadora para fijar pautas y puntos comunes.

1.2 / Entablacion de relaciones

Primero debe convocarse al diálogo al Gremio de Carreros. Paralelamente, en otra reunión debe convocarse al Movimiento Argentino de Protección Animal Corrientes MAPAC.

1.3 / Formación de los equipos interdisciplinarios

Se convocará a todo el personal competente para conformar los equipos. El número de equipos dependerá de la disponibilidad de recursos humanos y de las tareas a realizar. Entre ellos trabajadores sociales y veterinarios. Deberán contar con organización previa, planillas, y logística para acudir a los barrios.

1.4 / Primera ronda de talleres participativos

Se invitara a todos los carreros a reunirse para participar conjuntamente aportando, opiniones, dudas, sugerencias, y finalmente trazando los objetivos comunes. Se invita de forma masiva a sumarse al plan, haciendo hincapié en los beneficios existentes.

05/



Propuesta

Etapas del Plan

05/

2 / Etapa de censo y registro

2.1 / Campaña de comunicación

Se elaborará una campaña por los distintos medios de comunicación disponibles para poner en relieve el trabajo de los carreros y el nuevo plan de registro laboral y censo, que se llevará a cabo por el Municipio de manera masiva.

2.2 / Censo

Se organizan los equipos interdisciplinarios ya dispuestos para de manera ordenada y coordinada, empezar las labores de censo en los distintos barrios que habitan los carreros. Para los que no estén informados se les hará saber del Plan para que puedan sumarse.

2.3 / Registro voluntario

Para aquellas personas que no fueran censadas por diversos motivos, se habilitará en la dependencia municipal que corresponda un registro voluntario.

2.4 / Entrega de placa identificatoria

A cada persona censada se le entregará al momento del censo y registro una placa identificatoria para que lo incorpore a su carro, de manera que las autoridades sepan que está censada y que puede circular provisoriamente sin restricciones.

2.5 / Atención médica a equinos

Durante el censo, aquellos caballos que necesiten curaciones por algún motivo urgente, se le dará atención médica veterinaria de ser posible.

2.6 / Obtención de la libreta sanitaria

Todos los caballos deberán estar registrados. Obtener la libreta sanitaria del caballo será obligatorio para poder circular, se la podría facilitar durante el censo.

2.7 / Elaboración del diagnóstico definitivo

Se elaborará una base de datos con los datos de los carreros, sus grupos familiares, sus niveles educativos y cantidad de equinos, por barrios.



Propuesta

Etapas del Plan

05/

3 / Etapa de gestión legal y administrativa

3.1 / Fondo especial para la TAS

Luego de realizado el diagnóstico definitivo con los datos censales, se deberá elevar a la Secretaría de Hacienda y Finanzas el pedido para la creación e incorporación de este fondo especial en el presupuesto anual.

3.2 / Audiencia pública

Se convocará a una audiencia pública donde participan ONGS y organizaciones vecinales y ciudadanía en general para escuchar propuestas sobre la TAS, lo hecho anteriormente en la ciudad y la etapa que se encara. Esta audiencia se hará previa a la sanción de la Ordenanza.

3.3 / Revisión de ordenanzas

Se deberán tener en cuenta todas las ordenanzas que regulan la TAS desde el año 1998, incluyendo las dos últimas. Se podrían rectificar puntos y sostener otros que están en vigencia y no se cumplen.

3.4 / Sanción de la Ordenanza

Se sancionará una ordenanza en el marco de la implementación del nuevo Plan, deberá sustentarse y continuar lo hecho en la ya vigente Ord. 5915. En él, se describirá fehacientemente el proceso a llevar a cabo, incluyendo puntos de progresividad en el tiempo y teniendo en cuenta la situación actual de los carreros y su labor. Será flexible en ciertas cuestiones, pero en otras como el trabajo infantil no. La abolición total de la TAS deberá quedar supeditada a una cuestión de finalización y éxito en la implementación del programa. Se deberán disponer algunas restricciones de circulación para el desaliento al uso de la TAS en la ciudad, que deberán ir de manera gradual. Por ejemplo restringiendo a medida que se reemplacen los vehículos, la circulación por zonas, y generando otras oportunidades laborales.

3.5 / Financiamiento para la adquisición de vehículos

El fondo será pedido desde el Municipio al Ministerio de Desarrollo Social de la Nación o la Provincia. El programa más conveniente es el "Manos a la Obra", destinado a Municipios y Cooperativas.

3.6 / Capacitación a los agentes de tránsito

Todos los agentes recibirán cursos donde se darán formación, información, capacitación, sobre las restricciones temporales que deben tener en cuenta durante los controles hacia los trabajadores que utilizan la TAS, así como también un trato inclusivo hacia ellos.



Propuesta

Etapas del Plan

3.7 / Entrada en vigencia de la Ordenanza

La ordenanza debería entrar en vigencia con la mayoría de los carros registrados y habilitados.

3.8 / Habilitación del predio para retiro de caballos

Se debe tener en cuenta un posible lugar con antelación. Se destina un predio municipal para que los caballos finalmente sean resguardados y castrados, y puedan tener una vida digna. Se designará a personal idóneo para su funcionamiento.

3.9 / Creación de un fondo solidario para equinos

Destinado para la alimentación de los caballos, a partir de las donaciones de la ciudadanía, empresas e instituciones, para asistir a caballos con malnutrición y problemas de salud.

3.10 / Implementación de circuito para carros de TAS

Se implementará una ruta exclusiva donde los carros de TAS puedan desplazarse libremente y en horario nocturno (como ocurre hoy en día). Este circuito será de entrada y salida al macrocentro y recorrerá los principales puntos de recolección de materiales reciclables. Desde esa ruta, se podrán recolectar a pie o con los vehículos propuestos los materiales y transportarlos hasta el carro de TAS. Esto permitirá suprimir la incompatibilidad existente entre los carros con caballos y otros vehículos.

3.11 / Controles de tránsito

Las restricciones podrán implementarse a partir del momento de entrada en vigencia de la Ordenanza. Otras cuestiones como el trabajo infantil y el registro de los caballos deberán controlarse también. Para ello debe estar a disposición una línea telefónica para denuncias de presencia de menores.

3.12 / Secuestros de caballos sueltos

Se podría adquirir a través de dicha ordenanza una equino grúa, que con la ya existente en el municipio operen de manera constante en toda la ciudad, especialmente donde se encuentren equinos sueltos o por denuncias. Los caballos secuestrados serán llevados al predio a tal fin.

05/



Propuesta

Etapas del Plan

05/

4 / Etapa de formación y capacitación

4.1 / Segunda ronda de talleres participativos

En estos talleres se plantea debatir sobre el rumbo del plan hasta el momento y su aceptación, complicaciones, o cualquier otro aporte, además de invitar a conformar un grupo de niños y adolescentes para organizar torneos deportivos. En estos talleres, también se organizarán los cursos de capacitación y concientización

4.2 / Cursos de capacitación - Alternativas y mejoramiento laboral

Sucede de manera simultánea con los cursos de concientización. Dictando cursos que comprendan: Oficios (albañilería, electricidad, pintura) y Emprendedurismo y de "Reciclaje y manejo de RSU", con el fin de fortalecer sus potencialidades y ofrecer otra alternativa laboral. Se les otorgará un certificado de haber realizado el curso.

4.3 / Cursos de concientización vial y uso de TAS

Sucede de manera simultánea con los cursos de capacitación. Dictando cursos de "Tránsito y Seguridad Vial" y de "Cuidado y Manejo de Equinos". Se abordará la cuestión de los derechos del niño para la persuasión. Se destinará un lugar para los cursos y contará con horarios de distintos turnos para mayor accesibilidad. Se deberá tener especial cuidado de no ofender a los cursantes respecto a los equinos, ya que muchos carreros tienen lazos afectivos con ellos.

4.4 / Registro habilitante para trabajar

Otorgamiento de registro que reconozca su trabajo de reciclaje y fletes, por haber finalizado el curso de alternativas y mejoramiento laboral.

4.5 / Otorgamiento de licencia transitoria

Otorgado por haber finalizado el curso de concientización vial y uso de la TAS. En primera instancia será un pase temporal para poder circular usando TAS, hasta tanto se elimine.

4.6 / Finalización de estudios

A través del Plan FinEs, está destinado a quienes no hayan finalizado estudios primarios y secundarios detectados en el censo. Se dará de forma diferenciada con los cursos, ya que este plan es flexible y no requiere de una presencialidad constante, sin embargo se verá una forma de poder realizar un seguimiento para que este plan se cumpla.



Propuesta

Etapas del Plan

05/

5 / Etapa de inserción y mejoramiento laboral

5.1 / Tercera ronda de talleres participativos

Se destinará un lugar y horario específico. En estos talleres habrá un intercambio desde el equipo de trabajadores sociales y carreros hacia la Mesa Coordinadora sobre puntos que se consideren abiertos al debate o de revisión.

5.2 / Fortalecimiento de cooperativas

Podrá suceder en los talleres participativos. Tendrá como participantes a carreros que trabajen del reciclaje como así también a integrantes de otras cooperativas que no específicamente usen la TAS. Se hará hincapié en la organización interna para el trabajo de reciclaje por zonas y por horarios.

5.3 / Obtención de maquinaria y EPP

Para las cooperativas existentes y nuevas, se dará la asistencia legal y financiera para la organización y obtención de maquinaria necesaria, equipo de protección personal como guantes, antiparras y chalecos refractarios.

5.4 / Extracción de arena

Se podría evaluar el sistema de cooperativa para la extracción de arena, verificando un lugar óptimo a tal fin para eliminar a las empresas areneras como intermediarios entre este recurso y los carreros. Debería pedirse factibilidad al ICAA.

5.5 / Continuación de planes ambientales existentes

Se podría extender el plan de recolección diferenciada a todos los barrios lo cual significa una mejora en el tratamiento de los RSU y por ende, mejora de las condiciones laborales de los carreros. Para ello es necesario campañas de concientización en medios de comunicación masivo para que todos los vecinos separen sus residuos. Con la multiplicación de los Puntos Verdes, los recolectores informales podrían verse beneficiados al formar parte del circuito. Respecto del plan de erradicación de microbasurales y espacios recuperados, se

podrían habilitar nuevos medios para realizar denuncias anónimas de arrojo de residuos por parte de vecinos y carreros.

5.6 / Inclusión de recolectores informales a la GIRSU

Junto con la futura recolección diferenciada, y con los agentes ya capacitados, incluirlos en el circuito de reciclaje como un eslabón más, y en beneficio de su trabajo. Para ello es necesario contar con la participación de todas las cooperativas de reciclaje y de los trabajadores recicladores en los distintos puntos verdes. Esta gestión será discutida en los talleres participativos.

5.7 / Propagandas oficiales para los trabajadores recicladores

Difundiendo en redes sociales y otros medios, haciendo hincapié en la importancia de su tarea para la disminución de los residuos de la ciudad.



Propuesta

Etapas del Plan

05/

6 / Etapa de Prueba Piloto

6.1 / Cuarta ronda de talleres participativos

En esta etapa se evaluarán junto a los trabajadores carreros los vehículos más convenientes para la realización de su tarea. Se les comentará de la microfinanciación hacia ellos y negociar las condiciones que deberán aceptar para el reemplazo de la TAS, y otras cuestiones innegociables como la entrega de la totalidad de sus caballos, o como última instancia, la castración de todos ellos para los que no acepten los términos. El diálogo y la sinceridad deben primar en esta etapa, clave para poder incorporar al mayor número de trabajadores. En este taller se seleccionarán a las familias más interesadas en acceder al reemplazo, con el mayor número posible de aspirantes.

6.2 / Llamado a licitación

El Municipio hará un llamado a licitación para la compra de cierta cantidad de vehículos (motocargas, bicicargas), recibiendo ofertas de empresas locales y foráneas.

6.3 / Compra de vehículos

En este punto se realizará la compra y la adquisición de los vehículos, los cuales deberán ser inmediatamente entregados a los trabajadores.

6.4 / Fabricación de vehículo

Se podría fabricar cierta cantidad de vehículos que acompañen en beneficios y precios a los vehículos comprados. La intención es la fabricación de manera local del dispositivo, que sea sustentable con el medio ambiente.

6.5 / Prueba Piloto

Con las familias preseleccionadas ya en los talleres participativos, se les otorgará el vehículo pertinente destinado a su mejora laboral. A partir de este momento rigen las condiciones preestablecidas en las ordenanzas y las condiciones que aceptaron en la compra del vehículo. El pago de las cuotas podría tener un periodo de gracia para que los trabajadores perciban primero un beneficio con el nuevo vehículo y luego lo empiecen a pagar. En este punto la TAS seguiría funcionando.

6.6 / Recepción de los equinos

Como condición primera para la entrega de los vehículos, estará la de entregar todos los equinos que anteriormente fueron censados y registrados. Los mismos tendrán retiro en los predios de MAPAC y del predio que habilite la municipalidad. Como última instancia para los que no quieran entregarlos, su castración.

6.7 / Inscripción de adopción responsable

En esta instancia deberá crearse un sistema para todos aquellos interesados en adoptar un caballo, pero deberán contar con requisitos como un campo grande y espacios acordes para ello demostrando la capacidad económica para poder alimentarlos y mantenerlos. Esta inscripción estará habilitada permanentemente, pero estará totalmente prohibida a los carreros quienes hayan participado del plan.



Propuesta

Etapas del Plan

05/

7 / Etapa de retroalimentación y sustitución masiva

7.1 / Quinta ronda de talleres participativos

Verificación del grado de aceptación por parte de los carreros, acorde a la velocidad que exista en la entrega y adquisición de vehículos por parte del municipio. Es importante que exista un seguimiento y sean escuchadas críticas, en pos de una mejora en el programa y beneficio de los carreros.

7.1 / Sustitución masiva de la TAS

Luego de la comprobación de la aceptación, se otorgará un número mayor de vehículos y que abarque a la totalidad de las familias interesadas en un plazo acotado, pero por etapas.

8 / Etapa de prohibición del uso de la TAS y autosustentabilidad del plan

8.1 / Prohibición definitiva del uso de la TAS

Con el reemplazo mayor de vehículos supere el 80% de las familias censadas y adquirentes del vehículo, se prohibirá definitivamente el uso de la TAS en todo el ejido urbano. La idea no es prohibir su uso sin una amplia mayoría de vehículos reemplazados, para asegurar todas las fuentes de trabajo. Esto estará dispuesto en la ordenanza (dependiendo de la velocidad de reemplazo) .

8.2 / Talleres participativos de seguimiento sucesivos:

Se realizan periódicamente para evaluar el seguimiento del plan y la aceptación masiva -o no- del plan. Se evaluará el cumplimiento de la definición de la TAS, se corregirán muchas medidas, siempre en pos de la continuidad del plan a través de los años.



Propuesta

Etapas del Plan

05/

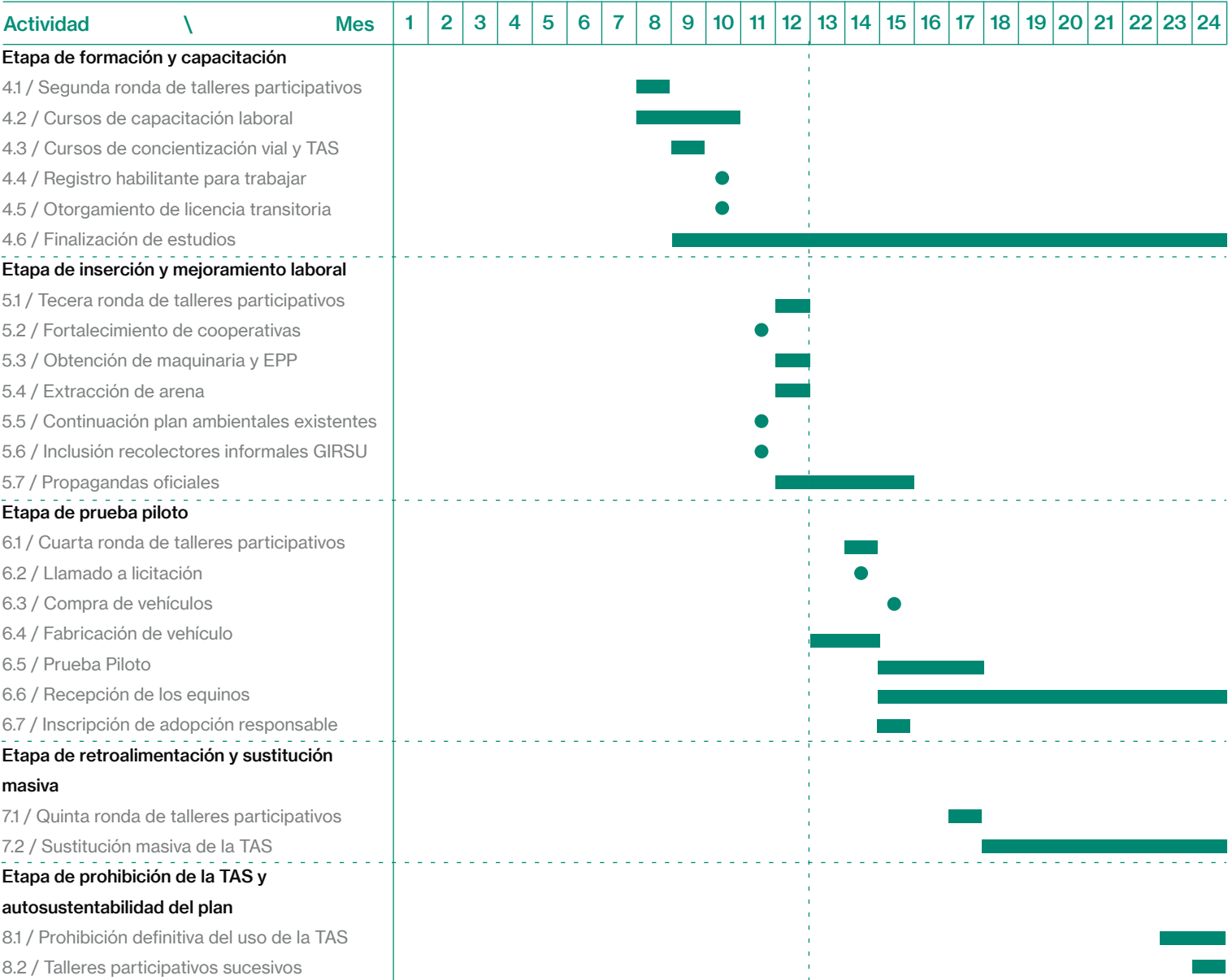
9.2 / Cronograma





Propuesta Etapas del Plan

05/





Propuesta

Vehículos propuestos/ adquisición

10.1 / Transporte de materiales de construcción y fletes



CARACTERÍSTICAS

- Vehículo que se adapta mayormente al material transportado (pesado)
- Caja con mismo volumen similar al que poseen los carros.
- Capacidad de carga y tracción similar y mayor a la de carro de TAS
- Poca dificultad para moverse en calles de tierra o arenosas.
- Podría permitir un acompañante.

1.1 / Motocargo

Motocargo 150cm³ - Motomel

FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico 4T

Cilindrada: 149,5 cm³

Potencia: 11,4 Hp a 8000rpm

Embrague: Manual

Caja: 5 velocidades y reversa

Refrigeración: Por aire

Arranque: Eléctrico y por patada

Capacidad de tanque: 11L

Frenos: Del. Tambor - Tra. Tambor

Carga 340kg

Precio: \$350.000

05/



Propuesta

Vehículos propuestos/ adquisición

05/

10.2 / Actividad de reciclaje



2.1 / Bicicargo con motor eléctrico

Triciclo Electrico de Reciclaje Urbano - Lesterbikes

FICHA TÉCNICA

Dimensiones jaula de carga: 92CMS X 60 CMS X 150 CMS

Rodado: 26" Delantero Llanta Aluminio Doble Pared - 20" Trasero Aluminio Doble Pared

Accesorio de carga: Jaula

Frenos delanteros: Freno V- Brake / Trasero: Freno A Disco Motor Tipo: Motor Hub Rueda delantera - 500w Brushless S-Pedalec c/asistencia / Batería iones de litio-manganeso extraíble con cargador 10.4AH.

Velocidad: 25 km/h Autonomía: 25 km

Precio: \$ 189.000

CARACTERÍSTICAS

- Vehículo adaptado al reciclaje de cartones y otros reciclables
- Triciclo eléctrico integrado a jaula de almacenamiento
- Sustentable con el medio ambiente y nulo esfuerzo humano para moverlo
- Adaptado para moverse por calles pavimentadas preferentemente y de tierra o ripio en buenas condiciones
- Ideal para moverse a poca velocidad y detener la marcha constantemente



Propuesta

Vehículos propuestos/ adquisición

05/



2.2 /Bicicargo

Triciclo de Reciclaje Urbano – Lesterbikes

FICHA TÉCNICA

Dimensiones jaula de carga: 92cms x 60 cms x 150 cms

Rodado 26" delantero llanta aluminio doble pared - 20" trasero aluminio doble pared

Accesorio de carga: jaula

Frenos: delantero: freno v- brake / trasero: freno a disco

Precio: \$94.196

CARACTERÍSTICAS

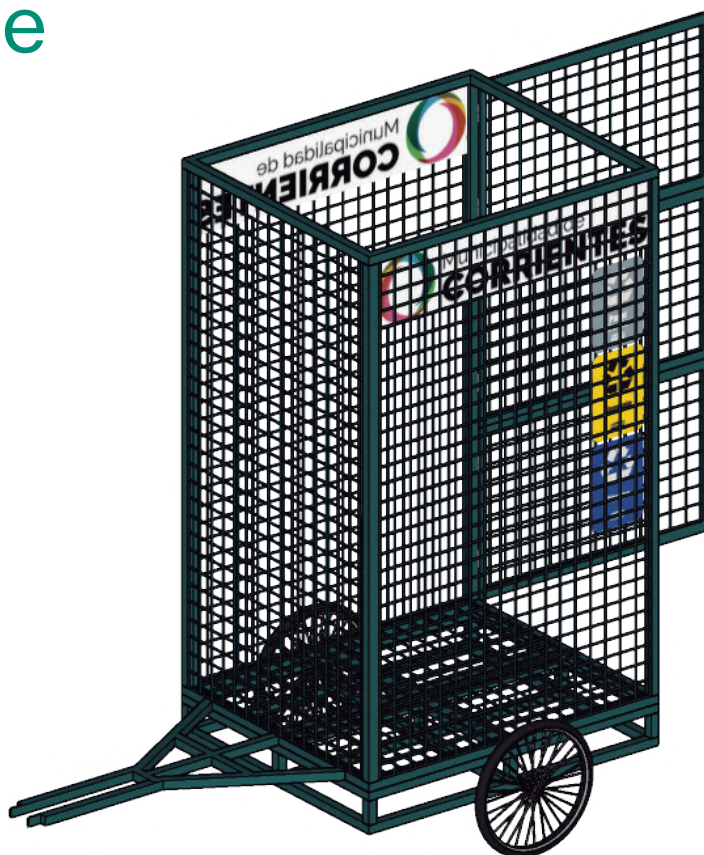
- Vehículo adaptado al reciclaje de cartones y otros reciclables
- Triciclo integrado a jaula de almacenamiento
- Sustentable con el medio ambiente y beneficioso con la salud (a pedal)
- Adaptado para moverse por calles pavimentadas preferentemente y de tierra o ripio en buenas condiciones
- Ideal para moverse a poca velocidad y detener la marcha constantemente.
- Buena relacion precio-calidad.



Propuesta

Dispositivo propuesto de fabricación local

11.1 / Actividad de reciclaje



2.3 / Fabricación local de caja acoplable

Jaula metálica adaptable a motos y bicis

FICHA TÉCNICA

Dimensiones jaula de carga: 95CMS X 80 CMS X 150 CMS

Capacidad: 1,14 m³

Rodado y cubierta: 20" Aluminio Universal

Estructura: tubo estructural cuadrado 25x25 mm

Cerramiento: malla cima galvanizada 50x50

Accesorios de jaula: pasadores de chapa y bisagras, y luces LED

Cartelería institucional y de reciclaje

Peso: 45 kg

Precio: \$ 38.625

Precio con mano de obra \$61.800

CARACTERÍSTICAS

- Jaula liviana que puede adaptarse fácilmente a bicicletas y motocicletas
- Mayor capacidad de carga que los carros convencionales debido a su altura
- Ventaja de fabricación y ensamble a nivel local
- Precio accesible
- Posee 3 portones para más practicidad a medida que se va llenando
- Se puede transportar cartones plásticos, aluminio, botellas y muebles de bajo peso



Propuesta

Dispositivo propuesto de fabricación local

Jaula metalica adaptable a motos y bicis

IMAGENES DEL MODELO



*ver documentación técnica

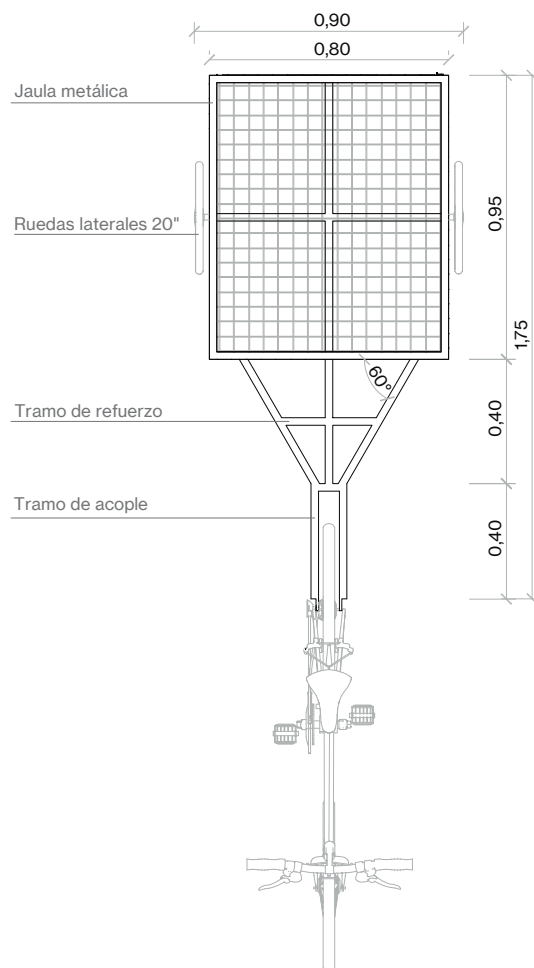


Propuesta

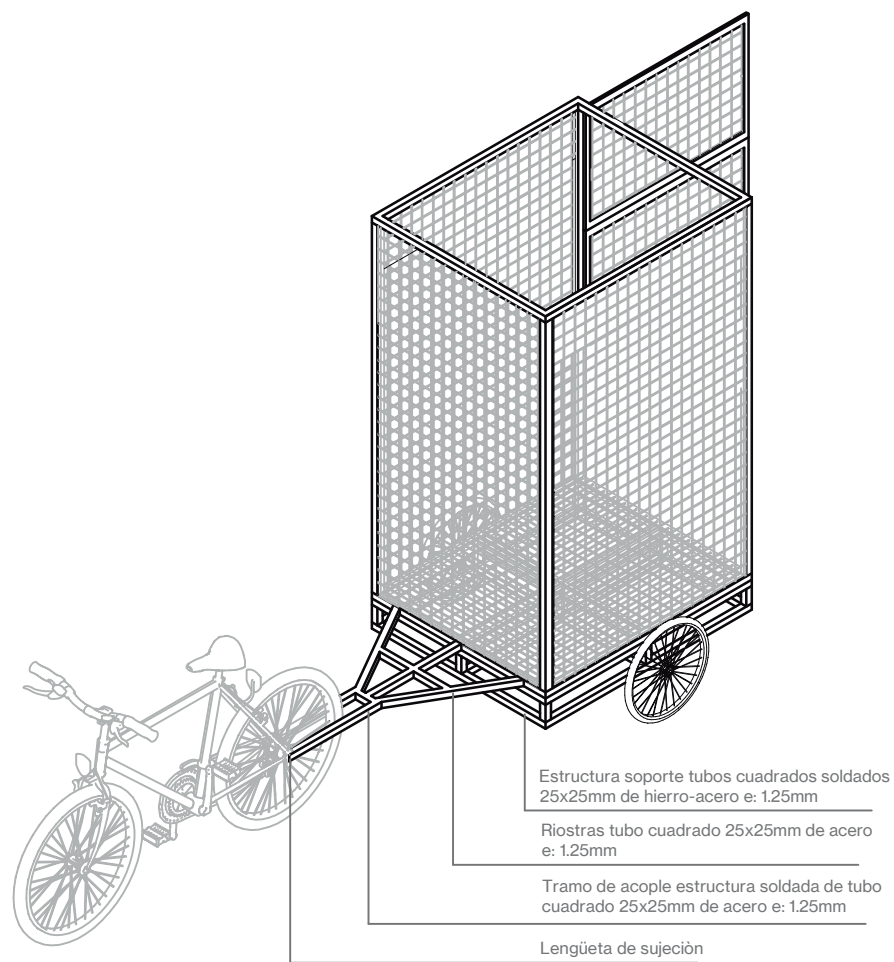
Dispositivo propuesto de fabricación local

05/

PLANTA



PERSPECTIVA AXONOMÉTRICA

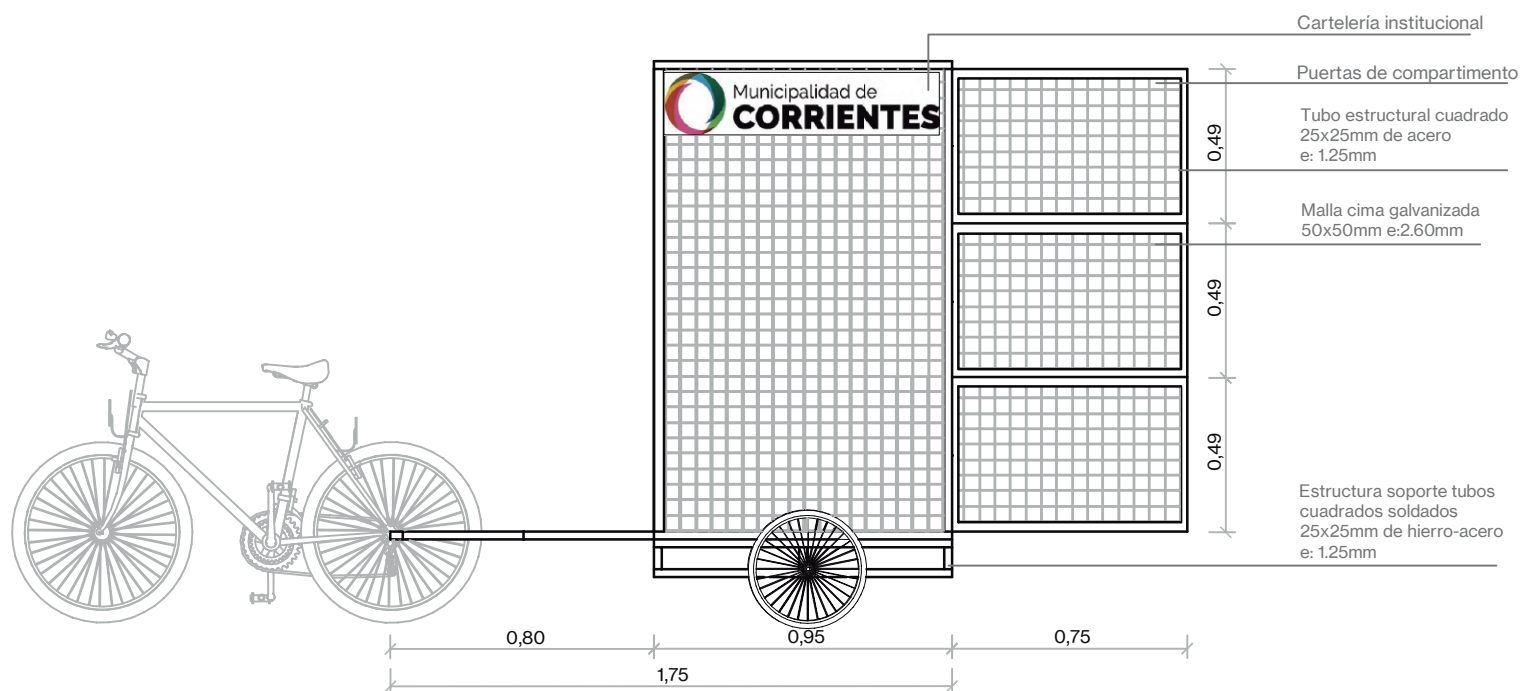




Propuesta

Dispositivo propuesto de fabricación local

VISTA LATERAL



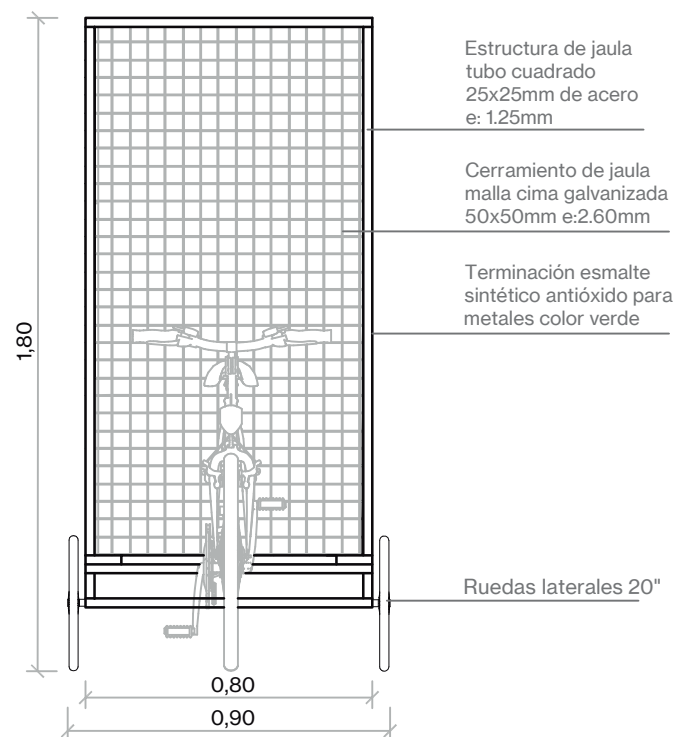
05/



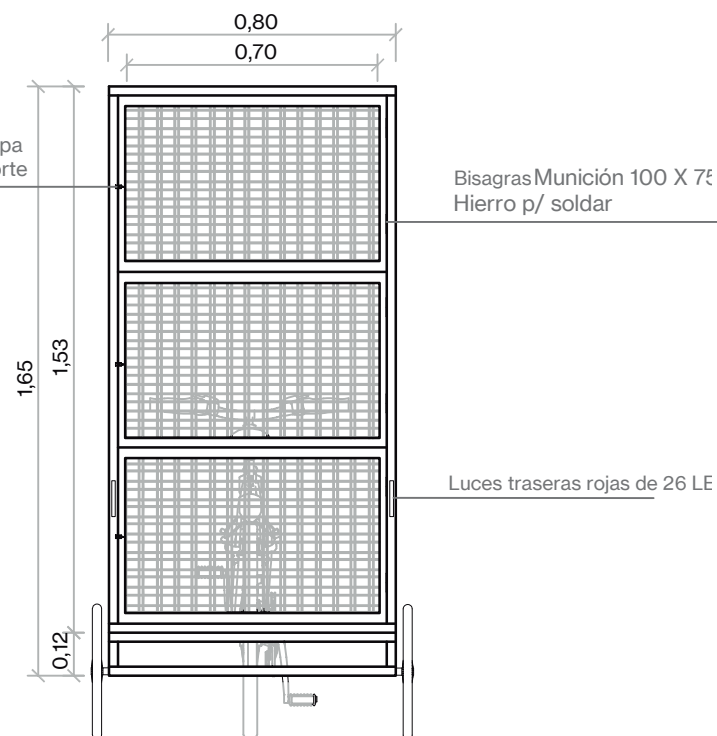
Propuesta

Dispositivo propuesto de fabricación local

VISTA FRONTAL



VISTA POSTERIOR





Propuesta

Dispositivo propuesto de fabricación local

05/

CÓMPUTO Y PRESUPUESTO

	Tipo	Unidad de medida	Precio	Cantidad	Subtotal
Estructura	Tubo estructural cuadrado 25x25mm de acero	M 6 metros por tubo	\$1950	35 metros	\$11700
Cerramiento	Malla galvanizada	M2 3.6 m2 por plancha	\$2000	5.75 m2	\$4000
Herrajes	Bisagras Munición 100 X 75 Hierro Zinc	Unidad	\$220	6	\$1320
	Pasadores Chapa Con Traba A Resorte 80 Mm	Unidad	\$275	3	\$825
Rodado	Ruedas 20" universal Cubierta 20"	Unidad	\$3850	2	\$7700
Terminacion	Pintura - esmalte sintetico antioxido para metales	M2 Una lata: 11m2	\$1540	14.5 m2	\$3080
Iluminacion	Luz Bicicleta Trasera LED USB Destelladora Marca: Iko Shop	Unidad	\$2500	2	\$5000
Carteleria	Impresion de carteles institucionales	Unidad			\$5000
Costo de materiales					\$38625
Mano de obra	Trabajo de herreria y ensamble		60% de costo de materiales		\$23175
				Costo final	\$61800



Propuesta

Dispositivo propuesto de fabricación local

11.2 / Impacto en la Movilidad Urbana

Ahorro de superficie

El vehículo propuesto cuenta con la ventaja de ocupar 1/4 de la superficie que actualmente ocupan los carros de TAS. Al tener una jaula vertical, el espacio para acopio se amplía en altura y se reduce en superficie.

Mejora en el tránsito

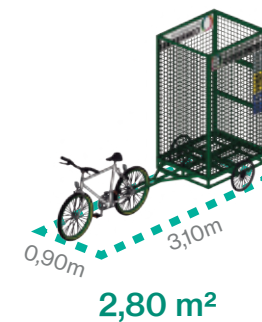
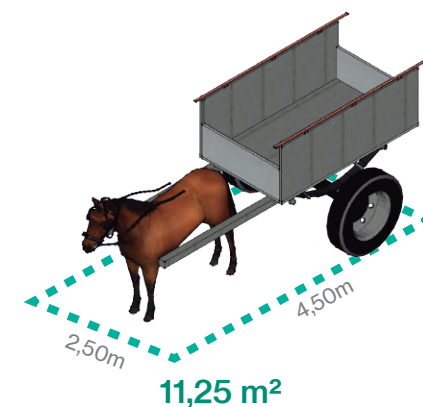
Al no tener animales ni gran uso de superficie, el vehículo podrá convivir con otros motorizados reduciéndose los tiempos de espera en atascos en el microcentro, además de mejorar la seguridad vial.

Sustentabilidad

El vehículo emitirá 0 gases contaminantes como el monóxido de carbono. Su implementación podrá suprimir o reducir malos olores por excrementos de animales, mejorando la salubridad de la vía pública.

Infraestructura - Futura red de ciclovías

El vehículo propuesto podrá circular sin dificultad por las futuras ciclovías que se llevarán a cabo en la ciudad, adaptándose a las futuras infraestructuras proyectadas. El ancho mínimo tenido en cuenta para las ciclovías es de 1 metro por carril, permitiendo una fácil circulación de la bicicleta que cuenta con unos 90 cm de ancho y 3,10 metros de largo en total.



05/



06/

Anexo



Anexo

Entrevistas

1.1 / Arq. Gabriela Izquierdo - Dir. Gral. de Movilidad de la Municipalidad de Corrientes

1 / Respecto al transporte urbano de pasajeros, ¿que tan satisfactoria fue la implementación de carriles exclusivos para colectivos en las calles Rioja y Salta?. ¿Se respetó por parte de los colectivos su uso?

- Se puede decir que fue positivo, pero relativamente, porque no está bien implementada, o sea, los circuitos están designados, por ahí cuesta cumplir la frecuencia porque hay otras condiciones que no están bien implementadas. Por ejemplo, para que este bien implementada tiene que estar bien señalizado, tienen que prohibirse los giros hacia la derecha, y tiene que controlarse que no ingresen otros vehículos excepto los que están autorizados, hay que actualizar la normativa. Para lo incompleto de la reglamentación, está bien. Pero si tiene una contra, es que, por ejemplo, hay cierta resistencia en la gente que está en el tema de patrimonio, la superficie no está debidamente preparada para ese uso y entonces, varias veces tuvieron que hacer intervenciones por el tema de bacheo. Se nota que está muy exigido el pavimento, es mucha carga para esos tramos. (cita Av. Costanera como ejemplo)

2 / ¿Qué consecuencias vio usted que trajo el uso entero de la calzada al eliminar el estacionamiento en los tramos?

- Lo que tiene es que los carriles tienen que funcionar en un horario corrido, cuando no hay inspectores de tránsito, siempre hay alguien que se estaciona ahí, a la noche, sobre todo. Eso tiene un cumplimiento relativo. Hay un problema con las paradas, son muchas paradas, se aglomera la gente y la vereda no da, se hizo una inversión económica del proyecto de ensanche y al final quedo siendo un desastre.

3 / ¿Cómo ve usted hoy en día la zona del puerto y la afluencia de tantas líneas de colectivo ahí? ¿Piensa que puede instalarse otro centro de transbordo en otras áreas de la ciudad?

- Bueno, el puerto está saturado, hay problemas geométricos: falta cierta decisión política de todas las gestiones que vinieron. En realidad, una estación de transferencia ahí no da, no es el lugar y aparte no hay superficie disponible, y por ejemplo entra en conflicto con todo lo que sea peatonal, hay muchas situaciones de riesgo con el tema de los cruces y los usos en general. Nosotros hicimos un proyecto para adaptar esa zona con Carolina (su colega de área), con menos presupuesto pero que funcione mejor. Que quede más claro por donde se puede circular, y la gente pueda disponer más racionalmente el espacio, pero no sé si se va a ejecutar alguna vez. Otro lugar para la misma función es muy difícil, la única manera que vos hagas una asignación de uso distinto, por ejemplo: que el municipio disponga una determinada superficie para que hagas una buena estación de transferencia, pero eso todavía no está en carpeta y no hay donde hacerlo.



Anexo

Entrevistas

4 / En un momento se había hablado de Suiza y Chacabuco (atrás de Tía)

- Claro y ahí fue objetado, porque el que tenía que apoyar el proyecto era el Ministerio de Transporte de Nación y se desestimó por considerar que esa estación de transferencia está muy cerca del destino (centro); entonces no tiene sentido. Después hay otra iniciativa de un miembro del equipo de colocarlo en zona de vialidad, pero es peor todavía. Hay que considerar todo el circuito, toda la zona: como está funcionando, no solamente la estación en sí, los colectivos, hay que hacer un análisis de toda el área.

5 / Con respecto a la movilidad peatonal, ¿cómo la ve usted en el centro de la ciudad y en el resto de los barrios?

- Bueno, el centro tiene el problema que hay mucha fluencia, mucho flujo peatonal, y no tiene superficie. En una escala jerárquica primero están los autos, entonces hay una cuestión de que también por más normas que tengas para darle prioridad al peatón, en la realidad no se cumple. Hay un cierto desorden, cuando hay más gente el tránsito se atasca, el sujeto que circula en auto está chinchudo porque está circulando en malas condiciones, sin estacionamiento porque no hay; los peatones están apretados, circulando en veredas angostas donde hay veces que tienen que bajar a la calle a circular. Después hay situaciones críticas, por ejemplo, en la caja Centro Único de Pagos, ahora se sacó estacionamiento y se amplió la reserva para discapacitados. Hay mucha gente con problemas de movilidad que tiene que cobrar, cruzan a mitad de cuadra, donde está el colectivo con su parada, es la concomitancia de todos los usos.

Y con el tema de los barrios, el problema general es la falta de consolidación. Segundo, son los barrios que tienen problemas de dimensiones, sobre todo la zona de invico; tienen las trazas viales muy angostas, a veces hay pocas veredas y poco arbolado, no hay microcirculación en sectores, están desalentando que el vecino se aprovisione y haya vía comunitaria. La única vía comunitaria son los chicos que andan en bicicleta en la calle. Después hay urbanizaciones nuevas, por ejemplo, el Barrio Santa Catalina tiene una super vereda, otra cosa también hay algunas zonas que tienen veredas anchas, carril muy ajustado pero las veredas son ocupadas por los autos (Av. Armenia, por ejemplo), encima los comercios viven pidiendo permiso para dársena.

06/



Anexo

Entrevistas

6 / Con la movilidad en bicicleta, ¿qué dificultad u oportunidad usted observa para implementar los circuitos de bicicletas y ciclovías en toda la ciudad?

- Hay varias dificultades. Una cuestión es que hay que hacer toda una campaña de concientización, la gente se subestima la modalidad ciclista, después hay toda una cuestión de seguridad, que es muy fuerte. El ciclista está muy expuesto en cuanto a seguridad personal. Después en cuanto a la seguridad vial, como las calles no están jerarquizadas según los modos de transporte no hay carriles específicos. Hay todo un problema de consolidación vial en la periferia, todos los colectivos y vehículos van a estar pasando obligadamente por esos lugares/calles; entonces hay una simultaneidad de vehículos, las bicicletas y las motos. Las motos es otro tema pero las bicicletas están expuestas y el tema es los vehículos grandes, tienen puntos ciegos: los camiones, los colectivos (para ver las bicicletas por ejemplo, el ciclista y el motociclista no tienen idea de que no los están viendo, más el caso de la moto que van con otra velocidad). Entonces nadie tiene idea que son muy pocos los puntos en los que el chofer tiene una visión completa.

7 / ¿Que oportunidades ve para la implementación de ciclovías en toda la ciudad?

- Yo creo que con el tema del COVID-19, todas. Es lo más económico, te resuelve la movilidad, pero como tiene la contra de que no hay ciclovías, entonces es intimidante para el ciclista salir. La oportunidad que tiene es mucho menor costo, si se descompone es más fácil de arreglar. (Por ahí no hay tantos bicicleteros, pero no es mayor problema).

8 / Con respecto al soporte físico para este modo, ¿se puede implementar en barrios más alejados donde no hay pavimento?

-De poder se puede, algunas calles son más intransitables. Pero la persona que puede pedalear puede caminar, a la hora de implementar alguna red, lo que más condiciona es el tema de la seguridad, iluminación y barrios peligrosos.

9 / ¿Cómo ve Ud. la implementación de estaciones de bicicletas en distintos puntos de la ciudad con respecto a la seguridad?

-Hay que evaluar distintos sistemas de control, cada ciudad implemento distintos sistemas (algunos con tarjeta), y en muchas ciudades esta unificado. El tema de las bicicletas para alquilar se puede implementar, tiene que estar asociado con determinados circuitos, con algún otro dispositivo de seguridad, y un sistema de control que este centralizado, que haya un sector de monitoreo general de la movilidad.



Anexo

Entrevistas

Otro inconveniente para la red de ciclovías, es el tema de la continuidad, no se puede hacer donde las calles no están consolidadas, no se puede alentar al ciclista porque las condiciones para transitar son inconvenientes, podemos pensar opciones pero no podemos ejecutar en una calle que no está consolidada; al hacer la infraestructura hay que tratar el tema de la superficie, iluminación, señalización (condiciones mínimas) eso tiene mucho costo así que directamente vamos a empezar a ejecutar con calles que ya están consolidadas; el tema con eso es que hay que completar el circuito, por ahí hay cuestiones de tramos que tienen ese problema, supongamos se puede hacer una bisienda por la Av. armenia pero cuando llegas cerca del ANSES, las veredas se angostan y hay que empalmar con otras, y varias calles más que no están consolidadas, o circulaciones vehiculares, situaciones puntuales por toda la ciudad que cuesta encontrar como cerrar el circuito, el tema de los sentidos y anchos en el centro, lo que hay que hacer es sacar los autos y ahí está la resistencia de la gente.

10 / ¿Con la movilidad de carros con tracción a sangre, ¿que perspectiva tiene? ¿Fallo o fue beneficioso el plan implementado en la gestión anterior?

-Tuvo creo yo una buena intención (no sé cómo se gestionó), pero se incorporaron moto vehículos, mejoro la condición de servicio, pero hubo problemas para el mantenimiento, lo que llevo a lo que la mayoría de los carreros vendieron su vehículo y volvieron a la tracción con caballo, el tema de los gastos fijos no les cerro, y aparte que si ya están sacando de circulación la tracción a sangre no tiene sentido estar poniendo vehículos motorizados. Si se saca hay que tratar de poner un vehículo sustentable, o bicicleta o vehículo eléctrico, entonces la cuestión es encontrar un sistema que a ellos les sirva, que puedan apropiarse o ir pagando para que lo consideren propio, pero tampoco regalar por una cuestión financiera para el municipio ya que tiene que ser propio, pero tienen que poder pagarlo, viniendo de ese sector social es muy difícil y ahí reside el inconveniente. Lo bueno es que las bicicletas cargos no son tan caras.

11 / ¿Qué opina usted acerca de la caída de movilidad que ahora estuvimos viendo en las paradas de transporte (según Google para septiembre de 2020 son del 81%), y como puede impactar esto a largo plazo?

-Yo no creo que tanto incida en la movilidad. Ahora podemos hacer obras que en otro momento serían muy complicado, pero sí impacta muy negativamente en la economía, es como tapar una olla, el estado sigue pagando, pero no está recaudando y todo lo que sea privado/autónomo está cayéndose, hay mucho desempleo muchos negocios cerraron, lo que sí se puede ver por ahí reactivarse lo comercial local. Todo lo de proximidad (comercios), tendría que terminar ganando, y todo lo que sea desplazamientos locales. opiniones y datos aportados por una multiplicidad de actores.



Anexo

Entrevistas

06/

1.2 / Isabel Cocomarola - Pdta. de la Asociación Movimiento Argentino de Protección Animal Corrientes - MAPAC

1/ ¿Cuál es su principal tarea como organización? ¿Cuáles labores realizan?

- Desde MAPAC tomamos animales que se encuentran en la vía pública, esencialmente con maltrato. Nosotros también recibimos animales de juzgados correccionales de los cuales depende el maltrato animal, o de instrucción.

Tenemos burras que se usaban para estupefacientes; tenemos caballos que salen a delinquir y que sus dueños son atrapados, y muchos otros más. Hemos recibido a caballos rotos, sin ojos, con las orejas mutiladas, apuñalados y baleados.

2/ ¿Conocen el plan lanzado en 2013, "Carreros, un desafío social"? ¿Formaron parte o fueron convocados?

- Sí, pero estuvo mal implementado. Lo que fracasó del plan anterior fue la falta de seguimiento. Se había convocado a MAPAC pero se la apartó del tema luego, y no formamos parte, ni en la entrega ni en la elección.

Cuando se iba a firmar este acuerdo, yo le llevé al intendente de regalo una lista del personal que son carreros y que tienen sueldo municipal. Hay un montón de gente que trabaja en Tránsito y son carreros.

En esa administración nosotros no hemos formado parte, y dejamos en claro que nuestra presencia era por el animal. Nosotros vamos solo por el animal.

La entrega de los zootropos fue un acto simbólico, en la cual se entregaron motos, y fue simbólico porque se hizo en el día del animal. El Municipio en ese entonces no nos invitó. Para ese plan los caballos entregados eran caballos robados. Tuvimos que accionar con la policía para sacarle esos caballos robados. Le arruinamos la entrega al Municipio. Nosotros hemos estado en la protección de la víctima que es el caballo.

Para evitar la viveza criolla que se dio aquella vez, se debe dar un censo sorpresivo. Lo que deben hacer es un censo, no un empadronamiento. Porque el censo lo que hace es desnudar una realidad, y el empadronamiento les otorga una legalidad que ellos no tienen. El carrero es vulnerable cuando los agarran de a uno. Cuando están en grupo se agrandan.



Anexo

Entrevistas

3 / ¿Existe un convenio con el municipio? ¿Qué tareas están comprendidas en este convenio?

- Tenemos un convenio con el Municipio, de colaboración mutua. Las tareas comprendidas son el traslado de los animales (la equino grúa) y una donación mensual.

También la Municipalidad tiene la obligación de hacer derivación de aquellos caballos siniestrados, chocados, o que han lastimado. Yo hace mucho tiempo estoy padeciendo el tema de la Municipalidad, con el tema de la fundación Cocomarola por la parte artística y musical, tengo vínculos con ellos hace muchos años. El problema son los funcionarios cuando llegan al poder, y se creen salvadores de la humanidad, miran a su alrededor y no saben nada. No escuchan a todos los que están involucrados, y ven el problema de forma parcial.

4 / ¿Trabajan con alguna otra organización o institución?

- Con la facultad de veterinaria tuvimos un convenio de castración el año pasado (2019), pero no directo sino a través del Municipio. La facultad de Veterinaria no tiene onda con nosotros porque le hicimos allanar con gendarmería, entonces no le caemos simpáticos. Rompimos lazos porque no quisieron recibir ni atender a todos los caballos por miedo a la anemia infecciosa, un virus causado por el tábano. Ellos quieren que los caballos sean sacrificados siguiendo al SENASA, pero nosotros nos opusimos. La facultad prefiere no darnos la mano, pero es una medida que vamos a recurrir. Entonces, como profesionales que son, no hay una devolución a la sociedad de una carrera que la han estudiado gratis.

El Dr. Esteban Gappel es una persona del SENASA que nos ayudó muchísimo, con una circular que prohíbe el sacrificio. Esta es una enfermedad que molesta, porque pueden contagiar a otros caballos, que usan al caballo como deporte o como herramienta. El hecho es que en Corrientes el 99% de los caballos tienen el virus.

5 / ¿Cómo financian su trabajo para ayudar a los animales?

- En el Convenio con el Municipio existe una colaboración mensual que representa el 30% de los gastos de alimentación de los caballos. Es una cifra irrisoria. Lo otro es puramente donaciones.

06/



Anexo

Entrevistas

06/

6 / ¿Tiene algún número o dato de cuántos caballos se encuentran en poder de los carreros en Corrientes?

- Estimo que en la ciudad de Corrientes hay mil o más caballos bajo la explotación de los carreros, hay que pensar que una sola yegua tiene una cría por año, por eso es importante la castración. Por ejemplo podrían haberse puesto medidas disuasorias o complementarias como por ejemplo la castración de los machos, y así también evitar la agresividad.

7 / ¿Cómo es su relación con los carreros? ¿Tuvieron conflictos?

- Tenemos una intolerancia muy manifiesta hacia el sector de los carreros, a tal punto que hasta han atentado contra nuestra vida. Nosotros vamos con nuestros ideales, que es la protección animal.

Ellos son personas que utilizan su condición de vulnerabilidad, y por lo tanto violan la ley, el tránsito y otras leyes, y dicen "con el caballo y mi familia hago lo que quiero".

Cuando nosotros podemos los cazamos y los denunciemos porque ellos viven al borde de la ley. El carrero es vulnerable cuando los agarran de a uno, cuando están en grupo se agrandan.

Por mal conocimiento por parte de los policías del procedimiento, muchas veces le dicen que vengan a hablar conmigo y convencerme, e indirectamente me esta pidiendo que yo incumpla la ley también. Ellos tienen un modus operandi de traer a toda la familia, los niños y demás a llorar para que le dé al pobre caballito, hacen shows se tiran al suelo y se desmayan, pero si salen de ahí y lo muelen al palo (al caballo). Yo intento que la ciudadanía entienda que el carrero es carrero porque le conviene serlo.

La tracción a sangre no ha solucionado nada, porque si solucionara algo los carreros no tendrían esa condición económica, serían ricos.

Yo lo que no voy a hacer es compartir mesas de diálogo, porque ellos no negocian. Son intransigentes, no hay forma de discutir con ellos.

Con respecto a los conflictos sí, a mi me balearon la camioneta y recibimos amenazas constantemente. En la orilla del río han intentado agredirnos, hemos salvado nuestras vidas apenas.

8 / ¿Reconocen la labor de los carreros como recolectores urbanos de materiales?

- Esta gente, en realidad no hay más de 60 carreros, que realmente vive de eso. La mayoría es gente que se dedica a otra cosa.

Ellos tienen armada su estrategia al decir que Corrientes es una zona ribereña y entonces la moto no les sirve. El caballo no puede levantar 2000 kilos que pesa la arena mojada, y aparte esa arena depende del ICAA, y si ellos no hacen nada, son cómplices del robo.

Con respecto a los ladrilleros y los que cargan arena las motos no son aptas para andar en la playa.



Anexo

Entrevistas

9 / ¿Cuál es el alcance de su organización para actuar cuando ven maltrato animal o caballos en mal estado? ¿Están habilitados a retirar un caballo de la vía pública?

Muchos de los rescates que tenemos fueron hechos por vía judicial, y no solo por maltrato sino por muchas causas. La Municipalidad puede levantarlo por razones de seguridad vial, nosotros si vemos abandono o maltrato.

10 / ¿Cómo piensan que es la manera más adecuada para abolir la tracción a sangre en la ciudad de Corrientes de manera pacífica?

A mi la experiencia me ha demostrado, que un operativo hace que lleguen un montón de carreros. Hay que decirles "Sres, la tracción a sangre está prohibida, pero a partir de eso vemos de qué manera le podamos ayudar", pero no al revés, de decirle que quieres para dejar el caballo, porque ellos se van a volver al caballo.

Están infiltrados en todas partes. Ahora mismo se levantan caballos que no llegan a la base, hay caballos que ellos mismos (agentes municipales) se los venden a los carreros. Tienes por ejemplo la gente de tránsito que maneja la grúa los fines de semana, es carrero.

Cualquier proyecto te sabotean porque ellos quieren seguir en la impunidad. Esos son los quistes que más van a costar.

No hay una ley que prohíba la Tracción a Sangre, pero estamos trabajando en ello, se sacaría de lado el supuesto estado de vulnerabilidad de los carreros. Este es un buen momento para esto, porque es la única parte negativa de la ley. Sí no hay ciudadanos que no hacen nada que se respete o se firme, eso queda en la nada.

Por ejemplo, hemos tenido una publicación donde levantamos a un caballo muerto con 183 mil visitas. Lo que deben entender es que junto a la ciudadanía somos muchos más que los carreros. Y sobre todas las nuevas generaciones, los jóvenes son más fundamentalistas con respecto al maltrato animal. Por eso tenemos más esperanza en las nuevas generaciones.

La solución es una cosa muy compleja, lleva años, pero poder haber ayudado (por la entrevista) y ser un eslabón en esa cadena, no pensar que tenemos la gran solución porque no la hay, hay cosas que nosotros no tenemos ni idea y otras que van a ir apareciendo. Hay mucha gente que tiene intereses en el tema del caballo. En el caso del caballo (al sacarles) uno está produciendo un perjuicio económico.

06/



Anexo

Entrevistas

1.3 / César - trabajador carrero

1 / ¿Hace cuánto trabajas en el carro?

- Toda mi vida fui carrero. Yo vivo en el barrio Juan de Vera, pero me crié en el barrio Santa Marta. Yo nací Goya en medio del campo.

2 / ¿Tu familia trabaja con vos? ¿De qué manera te ayudan?

- Tengo 7 hermanos. Mis hermanos son carreros, recién estuvieron entregando arena. Tengo un solo hijo con mi mujer. Estoy juntado con mi pareja, que tiene dos hijos, 5 somos en total. Mi papá siempre me enseñó que si tenes hijos chicos, trata de no llevarle, pero vos sabes que cuando tenes familia o tenes hijos chicos, le tenes que llevar igual, no le podes dejar solos.

3 / ¿Por donde generalmente andas vos o andan los carreros en el carro? ¿En qué horario te movés en el carro?

- Los carreros vienen de todos lados, a buscar la arena detrás de la playa grande de la Quilmes, vienen del Loma Alta, del Montaña. Cuando crece el río nosotros nos dedicamos a hacer changas, entrando al centro y a las Mil. Yo trabajo desde las 6 de la mañana hasta las 4 de la tarde

4 / ¿Qué tipo de materiales llevas en el carro? ¿De dónde los obtenés?

- Cuando crecía grande el agua, nosotros nos dedicábamos a hacer ladrillos. Ocupábamos los carros para traer tierra, arena, aserrín, leña. La gente se nos acercaba para preguntarnos a cuanto teníamos el ladrillo, entonces nos íbamos hasta allá abajo (costa del río), le llevábamos y cobrábamos el flete.

El ladrillo se prepara en el obraje, vos tenes que hablar con el dueño del obraje para que te haga precio y vos saques tu ganancia.

Siendo carreros nosotros íbamos a juntar chatarra, y por mas que este lloviendo nosotros nos íbamos a la chacarita, para tratar de que no le falte la comida y que no le falte la herradura a los caballos, que esté en buenas condiciones.

06/



Anexo

Entrevistas

5 / ¿Te alcanza lo que ganas con el carro para poder subsistir?

- La verdad no me alcanza para nada, acá somos 5 bocas que alimentar. Y yo más o menos en un día normal saco de 600 a 1000 pesos. Pero he llegado a sacar hasta mil y 8 mil. En la temporada de las fiestas, tenés mucho trabajo porque están en obra. Cuando vos sos padre de familia, tenes que llevar el pan a la mesa y un pedazo de carne para revolver en la olla.

6 / ¿Cuáles son tus gastos?

- No sabes lo carísimo que se fue el caballo, los forrajes. Yo gastaba hasta 10 mil por dos caballos, es caro mantener uno. Yo me iba a las verdulerías a buscar frutas que les sobra que se usan para alimentar el caballo. La mandioca no porque es muy peligrosa para el caballo.

7 / ¿Tenés muchos caballos?

- Mis caballos son dos "Potri" y "Moni", son la luz de mis ojos, tienen que estar en buenas condiciones. Y me voy a quedar sin comer, pero que jamás le falte al animal, es lo que siempre pensé. Ahora estoy queriendo un caballito para montar nomas. Tengo hierros y ejes para armar otro carrito. Pero aca donde yo estoy en la zona del Juan de Vera, le puedo tener a mis bichos, pero no amanecer, solo de visita, porque el barrio Juan de Vera es transitorio. Quiero comprar un caballo "cui" (flaco) y recuperarle a mi manera. Uno más o menos tenes que hablar de 20 mil para arriba.

8 / ¿Reciben atención veterinaria?

- Con el veterinario hacíamos arreglos, por arena, "necesito dos o tres viajes de tierra negra" y cambiábamos por herraduras o por calmantes. Muy pocas veces recibí ayuda.

9 / ¿Tuvieron algún accidente o choque alguna vez trabajando?

- Me chocaron hace rato en Paysandú y el tanque de las Mil, yo salía del barrio Progreso. Una camioneta me chocó y no se quedó, se escapó, yo estaba con un acompañante pero tenía mi edad. Me rompió la vara del carro y le golpeó a mi caballo. Estuvo como 7 días con calmante y le dio del lado de la paleta.

06/



Anexo

Entrevistas

10 / ¿Tuviste algún problema con la gente de Tránsito o con los proteccionistas de animales por andar en carro?

- Sí tuve problemas con la policía y la gente de Tránsito como cualquier carrero, ahí es tu palabra contra la suya.

11 / ¿Qué problemas te trajo la pandemia para poder trabajar y circular?

- El año pasado (2020) con la pandemia, a la mayoría de los caballos se les mandaron para los campos que se alimenten con el pasto y los carros quedaron parados. Recién por abril se empezaron a mover un poco pero apenas.

12 / ¿Cómo aprendiste el oficio de carrero?

- Yo nací en medio del campo, y me crié arriba de un caballo, mi padre me enseñó el oficio de Chico. "Vos tenes que tener lo tuyo", me enseñó mi papa, eso es lo importante del carrero, tu herramienta, tu caballo y tu carro

13 / ¿Tenés algún tipo de estudio? ¿Sabes algún oficio?

- Yo tengo primaria nomás, después no seguí la escuela porque me puse a trabajar con el carro. Me dedico a otras cosas, pero me gusta demasiado el animal. Sé un poco de albañilería y de pintura.

14 / ¿Cuánto material podes llevar en el carro sin sobreexigir al animal?

- Yo trabajo 10 horas de corrido, yo se que es mucho y le dejo descansar. Conozco a otros que no les dan descanso. Sí saco mucha plata, al otro día no se le ensilla más (al caballo).

Si vos trabajas bien y el caballo está bien mantenido yo le meto hasta 7 viajes de arena por día. Si quiere comprar 4 mil ladrillos, tenes que hacer 4 viajes, o avisarle a otro carrero para llevar de a dos. En cada carro entran 500 ladrillos. Hay gente que arma su caja más grande, hasta 700 le hacen entrar en su carro pero tienen hermosos bichos, y te tira mas el caballo.

15 / ¿Cómo se arma un carro?

- Cuando tenes que preparar un carro tenes que tener hierros dulces para que aguante la soldadura, tenes que tener el elástico de camioneta, las ruedas, las cubiertas, la cámara. Un carro nuevo para armarte está 35 mil. Mi carrito le dejo acá en la orilla nomas, mi caballo se iba a dormir a la casa de mi mamá, yo tenía mi motito y le hacía a mi secretario montarlo y que duerma allá, y después le traía.



Anexo

Entrevistas

1.4 / Vet. Tito Cáceres - Docente de Facultad de Cs. Veterinarias

1 / ¿Cuál es su opinión general sobre la tracción a sangre en las ciudades como profesional?

- En la ciudad la tracción a sangre no estaría permitido, por el tráfico que dificulta tanto al animal como obviamente al que circula en vehículo tanto en moto como en auto, como así también en bicicleta.

La única autorizada para mí en mi opinión, es el escuadrón de la montada, los cuales los caballos están altamente capacitados como para hacerlo pero con un profesional en su monta.

2 / ¿Cuales son los elementos necesarios para un caballo que ande sobre pavimentos o superficies duras en un carro?

- Los elementos necesarios para un caballo sobre el pavimento debe ser lo más adaptado posible y con herraduras, cosa que ningún carrero así lo tiene, o si lo tiene, lo tiene en forma parcial. Las herraduras se utilizan para proteger los cascos y pezuñas contra el desgaste y la rotura

3 / ¿Cuál es la alimentación recomendada para tener a un caballo en buen estado?

- La alimentación recomendada para un caballo en buen estado es muy costosa. Los caballos requieren de alimento de alta calidad. El equino es un animal que necesita mucha energía para poder mantenerse, y para poder trabajar más aún.

Es importante que la mayor parte de la alimentación sea forraje, o sea, heno, alfalfa, paja o pasto. Estos son carbohidratos esenciales. Lo recomendable es que consuman entre 6 y 9 kg diarios. Pero también existen suplementos y una bolsa de 25 kg de alimento para caballos profesional, por ejemplo, ronda los 2500 pesos.

4 / ¿Trata o trato con atención veterinaria a caballos utilizados por carreros?

- Si trato con atención veterinaria a caballos, solo en auxilio, y en última instancia si lo hice.

06/



Anexo

Entrevistas

5 / ¿Cómo calificaría el estado de salud de los caballos de los carreros?

- El estado de los animales de los carreros, la verdad, deja mucho que desear por lo dicho anteriormente con respecto a la alimentación que es muy costosa. Ellos muchas veces lo sueltan para que pascen con pastos que no le proveen todos los nutrientes necesarios, simplemente los llenan al animal y los mantienen así en ese estado tranquilo, lo llenan, pero no lo alimentan.

6 / ¿Cuanto más o menos es la capacidad de carga de un caballo y la capacidad de tiro o tracción de un caballo?

- La capacidad de carga de un caballo desconozco totalmente tanto de tiro como de tracción pero en todos los casos es inferior a las que ellos utilizan porque tiene mucho que ver el elemento del carruaje donde van a depositar la carga.

7 / ¿Que distancia puede trasladarse un caballo promedio con una carga, sin sobreexigirse?

- No puede recorrer grandes distancias, un caballo promedio con una carga no puede ser sobreexigido por estar en condiciones por debajo de la capacidad que tiene para soportar debido a su mala alimentación.

8 / ¿Sabe cuánto cuesta comprar un caballo y cuáles son las exigencias sanitarias y legales para tener uno?

- Desconozco el precio de un caballo pero están tipificados por raza, por estado del animal. La mayoría de los caballos con los carros que nosotros vemos son todos mestizos que ya han tenido un embarazo y una gestación en deficiencias por parte de la madre (yegua) entonces por lo tanto nacen potrillos también deficientes.

06/



Anexo

Entrevistas

9 / ¿Cuáles son los principales problemas de salud que existen hoy en los caballos que andan en la vía pública o con los carreros?

¿Qué sabe de la propagación de la anemia infecciosa?

- Respecto a los problemas de salud que puedo ver en los caballos que andan en la vía pública con los carreros, son los accidentes más comunes, sobre todo del lado izquierdo que es donde circulan los vehículos. Hay problemas en los globos oculares, presencia de nubes, por latigazos o por traumas, cansancio, debilidad, sudoración profusa, es lo que alcanzo a ver.

La anemia infecciosa equina es transmitida por un vector que es el tábano, que afecta también a toda la caballada, no solo a los caballos de los carreros.

10 / ¿Trata o trato a caballos de carreros?

- Eventualmente en la facultad con alguno de ellos siempre con algún problema grave pero no tengo un trato así, muy estrecho.

11 / ¿Tiene alguna estimación de cuántos equinos se encuentran bajo la tenencia de los carreros en la ciudad de Corrientes?

- Hay bastantes equinos que se dedican a esto, tienen el mismo problema socio económico y filial, porque el abuelo le pasó al hijo y el hijo a su nieto, y son los nietos ahora los que andan en los carros de los abuelos, por ejemplo un poco como ocurre con los pescadores que también el oficio se va transmitiendo de generación en generación. Generalmente los carreros se organizan por barrios, es decir, yo puedo decir por ejemplo aquí en el Aldana, Bañado Norte, no así ya sol de mayo y quinta ferré, puedo hablar específicamente del aldana y del barrio bañado norte habrá aproximadamente unos 50 caballos más o menos en unas 6 o 7 familias, eso de acá del Aldana puerto Italia, bañado norte.

Me acabo de acordar de un accidente muy común, es la ingesta de cuerpos extraños, o sea cuando revuelven los basureros. Ellos van por busca de restos de vegetales como ser frutas, naranjas, cáscaras de frutas y se encuentran con obviamente, cuerpos extraños, productos del residuo que uno tira. Lamentablemente a veces van alambres, vidrios y otros elementos punzantes.

06/





Bibliografía

Referencias bibliográficas, artículos, publicaciones e informes

Contreras, Fantín (2015). EL RIESGO DE LA POBLACIÓN A INUNDACIONES POR LLUVIAS COMO CONSECUENCIA DE LA DINÁMICA DE EXPANSIÓN URBANA SOBRE PAISAJES ANEGADIZOS. EL CASO DE LA CIUDAD DE CORRIENTES, IIGHI - IH- CONICET/UNNE - pp. 97-112. Resistencia, Chaco.

Boudeguer & Squella (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Ciudades y Espacios para todos. Corporación Ciudad Accesible. Santiago de Chile

Di Santo, Antonella (RIL) Red de innovación Local (2020). Eliminación de tracción a sangre (TAS). Casos Bogotá, Colombia - Río Cuarto, Argentina.

Dirección de estadística y censos de la Provincia de Corrientes (2020). Informe de transporte y movimientos interurbanos. Primer semestre 2020 - Corrientes, Argentina.

Gutiérrez, Andrea (2012). Dossier “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”. Universidad de Buenos Aires.

Gutiérrez, R., & Sánchez Negrette, Á. (1998). Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes, Volúmenes 1-2. Corrientes, Argentina.

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, ISTAS. (2009). “Glosario de movilidad sostenible”. Primera edición, Barcelona, España.

Manibardo Claudia Andrea. Revista Margen N°64 (2012). Tracción a sangre, dignidad del trabajo y derecho al ambiente sano. Santa Fe, Argentina.

Secretaría de Planificación del Transporte. Ministerio de Transporte de la Nación (2018). ANEXO V: Lineamientos generales. Ciclovías y Bicisendas. Buenos Aires, Argentina.

Pelli Víctor Saúl (1992). Premisas teórico-operativas para el diseño y la ejecución de procedimientos de resolución progresiva y participativa de necesidades habitacionales básicas. IIDVI-ICOHA-GDVP, FAU-UNNE, Pp. 1-5. Resistencia, Chaco. Argentina.

Querchi, Ponce, Romero Machuca y Ortiz (2018). Monografía del Área metropolitana del Gran Corrientes. Aproximación a la Ciudad y las Áreas Metropolitanas. Desarrollo Urbano II. FAU-UNNE, Resistencia, Chaco. Argentina.

Secretaría de Planificación del Transporte. Ministerio de Transporte de la Nación (2018). Informe “Análisis y estudios relativos al MetroBus de la avenida 3 de abril y las intervenciones de movilidad sustentable en el área central. Corrientes, Argentina.



Bibliografía

Subsecretaría de Modernización, Innovación y Tecnología - Municipalidad de Corrientes (2020). Informe Anexo III - Datos estadísticos y relevamiento previo. Corrientes, Argentina.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de la Nación (2013). PLAN DE SANTA CATALINA Y REFORMA DEL CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE CORRIENTES - Corrientes, Argentina.

Legislación y normas

Congreso de la Nación Argentina (2002). Ley General del Ambiente. Ley N°25675.

Congreso de la Nación Argentina (2008). Prohibición del Trabajo Infantil Y Protección del Trabajo Adolescente. Ley 26.390

Congreso de la Nación Argentina (1954). Ley de Maltrato Animal - Ley N° 14.346. Argentina

Congreso de la Nación Argentina (2005). Ley de Protección Integral de los Derechos de las niñas, niños y adolescentes. Ley 26.061. Argentina

Constitución Nacional Argentina. (1994). Arts° 41 y 75. Argentina

Constitución de la Provincia de Corrientes (2007). Arts° 49, 53, 55, 225. Corrientes, Argentina

Departamento Ejecutivo Municipal (2013). Boletín Oficial Municipal N°1916 pp 1-16. Corrientes, Argentina

Honorable Concejo Deliberante (1988). CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE CORRIENTES. ORDENANZA N° 1071. Boletín Municipal N° 272. Corrientes, Argentina

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes (1998) ORDENANZA N° 3202. Nuevo Código de Tránsito - pp. 38-39. Corrientes, Argentina

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes (2006). ORDENANZA N° 4332. - pp. 1-2. Corrientes, Argentina



Bibliografía

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes (2007). ORDENANZA N° 4427. - pp. 1-2. Corrientes, Argentina

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes (2013). ORDENANZA N° 5915. - pp. 1-4. Corrientes, Argentina

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes (2013). ORDENANZA N° 5976. - pp. 1-2. Corrientes, Argentina

Municipalidad de Corrientes (2013). Carta Orgánica Municipal de la Ciudad de Corrientes. Arts° 7, 17, 29, 36. Corrientes, Argentina.

Páginas web

Asamblea Común para la Estrategia de Reemplazo de la Tracción a Sangre. ¿QUÉ ES TAS?

<<http://www.bastadetas.org/argentina/que-es-tas/por-que-decimos-basta-de-tas/2>>

[Consulta: septiembre de 2020]

Federación Argentina de Cartoneros y Recicladores (FACyR). Federación.

< <https://faccyr.org.ar/federacion/> >

[Consulta: octubre de 2020]

Fernando N. Di Benedetto. Tracción a Sangre (T.A.S.), Derechos Animales y Justicia Social.

<<https://aldiaargentina.microjuris.com/2020/01/02/traccion-a-sangre-t-a-s-derechos-animales-y-justicia-social/>>

[Consulta: septiembre de 2020]

INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) (2010), "Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas"

<<https://www.indec.gov.ar/>>

[Fecha de consulta: abril de 2021]

InfoLEG Información Legislativa (2005) Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

<<https://www.infoleg.gob.ar>>

[Consulta: Octubre de 2020]

Instituto Correntino del Agua y del Ambiente. PUNTO VERDE «COOPERATIVA DE TRABAJO PROYECTO FORTALEZA» LTDA.

<<https://icaa.gov.ar/punto-verde-cooperativa-trabajo-proyecto-fortaleza-ltda/>>

[Consulta: octubre de 2020]



Bibliografía

Facebook

<<https://www.facebook.com/carrerocorrientes>>
[Fecha de Consulta: Enero de 2021]

<<https://www.facebook.com/mapacorrentes>>
[Fecha de Consulta: Febrero de 2021]

<<https://www.facebook.com/Proyecto-Fortaleza-153454155264289>>
[Fecha de Consulta: Febrero de 2021]

><https://www.facebook.com/Cooperativa-Proyecto-Fortaleza-Puntos-verdes-Capital-101796998917909/>>
[Fecha de Consulta: Marzo de 2021]

Videos

YOUTUBE, “Reciclado de plásticos en cooperativa Fortaleza” en Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=ww_sNwOZ0OE> [Consulta: Julio de 2021]

YOUTUBE, “Alta Nota con ladrilleros: sector poco visible, trabajo y sacrificio” en Youtube <<https://www.youtube.com/watch?v=9-svs78rlXg>> [Consulta: Mayo de 2021]

YOUTUBE, “LOS MENDOCINOS | Lo que hicimos para abolir la tracción a sangre ” en Youtube <<https://www.youtube.com/watch?v=RQ4Et8AYU9w>> [Consulta: Marzo de 2021]



Informe

MOVILIDAD SUSTENTABLE

PROPUESTA DE GESTIÓN INTEGRAL PARA LA SUSTITUCIÓN DE LA TRACCIÓN A SANGRE

CIUDAD DE CORRIENTES

Trabajo Final de Carrera | Unidad Pedagógica B



Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional del Nordeste

2020 | 2021