

SITUACION ACTUAL E IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES DE  
PARQUEO  
EN LOS EJES COMERCIALES  
DE LAS LOCALIDADES DE USAQUEN Y SUBA

ANA MILENA BADLISSI SÁNCHEZ  
MARTHA CECILIA CIFUENTES TAVERA  
NELSON JAVIER GUERRERO RENDÓN

UNIVERSIDAD DE LA SABANA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
CHÍA  
2004

SITUACION ACTUAL E IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES DE  
PARQUEO  
EN LOS EJES COMERCIALES  
DE LAS LOCALIDADES DE USAQUEN Y SUBA

ANA MILENA BADLISSI SÁNCHEZ  
MARTHA CECILIA CIFUENTES TAVERA  
NELSON JAVIER GUERRERO RENDÓN

Tesis para optar al título de  
Administrador(a) de Empresas

Asesor  
GUSTAVO COLMENARES ROMERO

UNIVERSIDAD DE LA SABANA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
CHÍA  
2004

Nota de aceptación:

---

---

---

---

---

---

---

Firma del presidente del jurado

---

Firma del jurado

---

Firma del jurado

Chía, 19 de abril de 2004

## AGRADECIMIENTOS

Durante el desarrollo de nuestro trabajo contamos con la ayuda de personas y entidades muy valiosas como lo fueron la doctora Maria Margarita Toro Pinzón (Jefe Fenalco Norte), la doctora Carolina Nieto Solórzano (Jefe Área Económica Fenalco Bogotá), el señor Gabriel Rondón (Líder Comunitario), el doctor Gustavo Colmenares Romero (Asesor de tesis) y todos aquellos comerciantes que fueron partícipes de nuestra investigación, los cuales contribuyeron en gran medida en la realización de esta tesis. Además propiciaron un ambiente agradable y fraterno como proceso de nuestra formación personal y profesional.

## CONTENIDO

	Pág.
A. PROLOGO	9
B. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	10
B.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA	10
B.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	12
C. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	13
C.1 OBJETIVO GENERAL	13
C.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13
D. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN	14
D.1 JUSTIFICACIÓN	14
D.2 DELIMITACIÓN	14
E. MARCO DE REFERENCIA	15
E.1. MARCO TEÓRICO	15
E.2 MARCO LEGAL	20
E.2.1 Disposiciones Legales Distritales	20
INTRODUCCIÓN	24
1. ANTECEDENTES	26
1.1. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	26
1.1.1. Sistema de Estacionamientos Públicos	27
• Artículo 182. Componentes.	27
• Artículo 183. Objetivos y directrices para el Plan Especial de Parqueaderos Públicos.	27
• Artículo 184. Prohibición de estacionamientos.	28
• Artículo 185. Acceso a estacionamientos públicos.	28
• Artículo 186. Zonas de estacionamiento sobre vía.	29
• Artículo 187. Estacionamiento en subsuelo.	30

1.1.2. Espacio Público	30
• Artículo 253. Normas para la red de andenes.	30
• Artículo 268. Aprovechamiento económico del espacio público.	32
• Artículo 269. Usos temporales en los elementos que constituyen el sistema de espacio público construido.	32
• Artículo 271. Licencias de intervención y ocupación de espacio público.	33
1.2. UNIDADES DE PLANEAMIENTO ZONAL	33
1.3. CONCEPTO DE USO	34
1.4. CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	35
1.4.1. Artículos (Ley 769 DE 2002)	36
• Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero y peatón.	36
• Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y a su integridad como tales.	36
• Artículo 75. Estacionamiento de vehículos	36
• Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar	37
• Artículo 77. Normas para estacionar	38
• Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales	38
• Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados	38
1.4.2. Sanciones	39
1.4.3. Multas	39
• Artículo 131. Multas que deben pagar los infractores.	39
1.5. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE	40
• Artículo 1º. Definiciones	40
• Artículo 139. Permiso	41
• Artículo 140. Prohibición de estacionamiento	41
• Artículo 142. Cargue y descargue.	41
1.6. NUEVO CÓDIGO DE POLICÍA DE BOGOTÁ	42
• Artículo 79. Espacio público construido.	42

• Artículo 80. Ocupación indebida del espacio público construido.	43
• Artículo 81. Comportamientos que favorecen la protección del espacio público construido.	44
• Artículo 93. Comportamiento de los conductores.	45
• Artículo 118. Aparcaderos.	46
1.7. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA	48
• Artículo 82	48
• Artículo 334	48
• Artículo 288	49
1.8. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRITAL	49
1.9. ADMINISTRACIÓN DISTRITAL	52
• Decreto 758 de septiembre 4 de 1998	52
1.10. PLAN MAESTRO DE ESTACIONAMIENTOS	53
1.11. INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)	58
1.12. CONTRALORÍA DE SANTAFÉ DE BOGOTA	59
• Revista foro económico, regional y urbano	59
• Experiencia relevante Estados Unidos	59
• Los elementos	60
• Dos posibles opciones	60
• Consecuencias a más largo plazo	63
1.13. ALCALDÍA MAYOR DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DISTRITAL SUBDIRECCIÓN DE PLANEACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL 1996	64
1.13.1. El Espacio Público	64
1.13.2. Invasión del Espacio Público	66
1.14. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEFENSORIA DEL ESPACIO PUBLICO	68

1.14.1. Los vehículos no pueden ser la prioridad	69
1.14.2. El comercio y el espacio publico	70
1.14.3. Construcción de espacio publico	72
• Andenes	72
• La Defensoría del espacio publico, un salto hacia la construcción de un nuevo concepto de ciudad	73
1.15. ALCALDÍA MAYOR DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ	74
• Decreto Número 343 DE 2002	74
• Artículo 4. Funciones de las Entidades y Corporaciones Administradoras del Espacio Público	74
1.16. PARQUEADEROS LEGALES	79
1.16.1. Requisitos de un buen parqueadero	80
1.16.2. Recomendaciones	80
1.17. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE	81
1.18. REVISTA SEMANA	82
2. IMPACTO E IMPLICACIONES DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR LOS DIFERENTES AUTORES CITADOS	85
2.1. VERIFICACION DEL CENSO	85
3. TAMAÑO DE LA MUESTRA	87
4. DISEÑO DE LA ENCUESTA	90
5. TABULACION Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	92
5.1. TABULACION	92
5.2. ANÁLISIS	92
6. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS	96
BIBLIOGRAFÍA	100
ANEXOS	103
FOTOS	123



## A. PROLOGO

El presente trabajo de tesis surgió como un proceso de investigación llevado a cabo en Fenalco Bogotá, como parte de la formación académica (Práctica Social).

Con este trabajo se busca consultar, determinar, analizar y presentar la situación actual e implicaciones económicas y sociales de parqueo en los ejes comerciales de las localidades de Usaquén y Suba de modo descriptivo y argumentativo.

Se expondrán las posibles causas de esta situación, profundización y reflexión de los efectos e impactos que se están reflejando en el ámbito económico y social, para que de esta forma, se llegue a posibles soluciones y recomendaciones que contribuyan al desarrollo comercial y social de cada una de las localidades investigadas y al mismo tiempo contribuyan al progreso de Bogotá.

## B. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

### B.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

Bogotá es una ciudad que durante los últimos 8 años ha venido creciendo rápidamente trayendo una mejor calidad de vida para todos sus habitantes. Sin embargo, no muchos de ellos se han visto beneficiados, ya que han tenido que sacrificar sus posesiones, pagar más impuestos y cambiar de negocio por muchas razones. Para ello se han modificado algunas herramientas de información y legislación distrital, mientras al mismo tiempo se han ido creando otras más.

Una de ellas es el POT, “El Plan de Ordenamiento Territorial es la carta de navegación con que cuenta Bogotá para reordenar su territorio, sus actividades, el uso que los ciudadanos le dan al suelo y su tratamiento, así mismo orientar la inversión pública y privada con miras a mejorar la calidad de vida de los Bogotanos” en sus 10 años de vigencia. Y para ello se necesita toda una logística de personas e instituciones que coordinen todas aquellas variables que se necesitan para lograr que la capital de Colombia sea cada vez más atractiva para los ojos de los extranjeros y de los mismos colombianos.

Entre otras herramientas de organización y legislación, encontramos a las UPZ, que tienen el mismo fin del POT pero a nivel zonal. Esta se creó con el fin de encontrar la identidad de la sociedad con su entorno a nivel zonal. “Frente al desconocimiento de la escala zonal en la planificación del territorio, el POT propuso y adoptó una nueva estrategia de planeación y gestión urbana, que da cuenta de los elementos determinantes de la estructura de la ciudad en el nivel zonal y permite precisar las decisiones de planeamiento en armonía con las directrices generales de la ciudad y las condiciones específicas de cada zona

urbana, en aspectos tales como: los equipamientos, las vías, los espacios libres y demás sistemas generales de escala intermedia”.

Del mismo modo, el código de policía y el código de transporte se han visto involucrados en esta nueva estructuración, rigiendo a conductores, pasajeros y peatones en aspectos que nunca antes se había hecho.

Pero toda esta nueva estructuración, a pesar de considerarse un beneficio y oportunidad para la calidad de vida de todos los Bogotanos, esta generando serias implicaciones y un impacto económico y social que quizás al corto plazo sea y se convierta en un problema más.

Una de las implicaciones que ha traído esta nueva estructuración urbana de Bogotá y en la cual nos enfocaremos, es la problemática de parqueos en los principales ejes comerciales. Debido a que hay que cumplir con una nueva organización y una nueva legislación, cada vez es menos permitido parquear en bahías y los conductores deben dejar sus carros por ahí sobre las calles confiando en que un joven “lo cuide” y le avise por si la grúa o los policías de tránsito se acercan. Sin embargo, el problema empeora mas, cuando hablamos del levantamiento de andenes para la recuperación del espacio publico para peatones.

Con estos dos factores es necesaria la rápida construcción de parqueaderos. Y aunque muchos locales comerciales lo hacen y brindan el servicio de parqueos para la comodidad de sus clientes; existen aquellos comerciantes que tienen un local comercial, viven de este, su presupuesto no alcanza para la construcción de un parqueadero y/o no existe el terreno para habilitar un parqueadero. Sin embargo, no toda escasez de parqueaderos es culpa de los comerciantes, ya que existen también, los que están dispuestos a construirlo y el gobierno no lo permite por innumerables razones.

Con toda esta problemática, los comerciantes se han visto envueltos en difíciles situaciones como la disminución en las ventas, y por lo tanto la terminación del negocio y liquidación del local. Esto, ha generado un impacto económico y social muy grande en la ciudad ya que en cuanto a la generación de empleo, esta problemática no ha hecho más que poner obstáculos para el desarrollo económico de las familias mas necesitadas. Y socialmente, esto hace que existan más niños sin educación, y padres sin poder mantener una familia.

En esta investigación pretendemos mostrar cuales son las razones por las que el gobierno no permite la construcción de parqueaderos y la admisión carros en las calles y bahías, y en qué medida esto está afectando al comercio y el desarrollo de Bogotá, junto a un planteamiento de posibles soluciones a esta problemática.

## B.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

- ¿En qué medida esta nueva estructuración esta siendo una ventaja para la ciudad y en qué medida se esta convirtiendo en una amenaza?
- ¿Qué piensan los diferentes empresarios hacer para no caer en esta problemática y no verse afectados por esta nueva situación que se presenta?
- ¿Qué capacidad tienen los parqueaderos públicos actuales para atender a la demanda de todo un eje comercial?. ¿Cuántos mas se deben construir?
- ¿Cuántas familias se están viendo afectadas por esta nueva estructuración y en qué medida?

## C. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

### C.1 OBJETIVO GENERAL

Comprender y analizar en tres meses la problemática de parqueos que se presenta hoy en día en las localidades de Usaquén y Suba a causa del POT, profundizando su impacto económico y social en el comercio de los principales ejes comerciales y el desarrollo de Bogotá de tal modo poder aportar algunas alternativas a los problemas detectados.

### C.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer la problemática que se presenta en los ejes comerciales más importantes del norte de Bogotá por la falta de parqueaderos.
- Investigar los antecedentes y las razones por las cuales el gobierno distrital, no permite el parqueo en bahías y vías alternas.
- Conocer el POT y sus influencias en la problemática de parqueos.
- Profundizar en esta problemática y analizar sus implicaciones con el desarrollo de Bogotá.
- Proponer soluciones que sean viables y justas para el gobierno y el comercio.

## D. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN

### D.1 JUSTIFICACIÓN

Las justificaciones por las cuales realizamos esta investigación son prácticas y teóricas. Ya que buscamos mostrar un problema que se ha venido presentado y que tiene implicaciones en el corto plazo, pero sin embargo, nos debe llevar a reflexionar y considerar el impacto económico y social, en especial con aquellas personas de escasos recursos.

### D.2 DELIMITACIÓN

Este análisis de la problemática de parqueos, como se menciona en el título se limitará a realizarse en los ejes comerciales de las localidades de Usaquén y Suba, por lo tanto existe una delimitación geográfica (en total 17 ejes). En cuanto al tiempo, nuestro análisis recurrió a los antecedentes que propiciaron esta problemática años atrás, sin embargo estudiaremos la situación actual de estos ejes.

## E. MARCO DE REFERENCIA

### E.1. MARCO TEÓRICO

Es Bogotá una ciudad que a medida que pasan los años crece a un ritmo vertiginoso, se ha convertido en un mercado atractivo para los empresarios nacionales y extranjeros, una ciudad íntegra para los residentes y una sede ideal para aglomerar diferentes culturas colombianas.

Sin embargo, el sector mercantil de la ciudad se ha visto afectado desde hace algún tiempo por diferentes medidas que están regulando el sistema de estacionamientos en la ciudad y de esta forma provocan un impacto negativo en el comercio de la capital.

Augusto Losch en su libro *Teoría Económica Espacial*, hace referencia a este tema y a las implicaciones y consideraciones que se tienen a la hora de elegir la ubicación de un local comercial. Dice Losch que “la localización de un establecimiento industrial es elegida por el empresario. Su elección se basa en consideraciones subjetivas. Probablemente tendrá en cuenta hechos objetivos, pero éstos no le pueden imponer simplemente la localización”<sup>1</sup>. Además “dada una cierta industria, es notorio que se desarrollará mejor en unos lugares que en otros, ya a la inversa, dado un cierto lugar en el espacio...” como lo menciona el economista José Luis Sampedro en su libro titulado *Principios prácticos de la localización industrial*.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> LOSCH, August. *Teoría económica espacial*. Buenos Aires: El Ateneo, 1957. p. 17

<sup>2</sup> SAMPEDRO, José Luis. *Principios prácticos de la localización industrial*. Madrid: Aguilar Ediciones, 1957. p. 19.

En primer lugar, el empresario lo que busca a la hora de elegir un establecimiento es maximizar su utilidad. Para eso entonces, como expone Losch, se evalúan aspectos subjetivos y objetivos de la localización. Los aspectos objetivos son: la competencia en la zona; si es perfecta o imperfecta, el nivel de vida de las personas que viven cerca del establecimiento, las costumbres de estas personas, lograr un posicionamiento rápido dentro del área. Los aspectos subjetivos pueden ser; los alrededores del establecimiento, los jardines, la estructura del local comercial, el fácil acceso que tengan los clientes a éste, entre otros.

También dice Losch que “un empresario fracasa subjetivamente cuando no se concreta el éxito personal que esperaba de esta localización, y objetivamente cuando quiebra en ese lugar por haber sido equivocada la elección de la localidad, también vista desde el punto de vista de la totalidad económica.”<sup>3</sup>

Dentro de este punto de vista objetivo llamado por Losch en su obra, se puede incluir también otro tema que nos puede ayudar a diseñar todas las consideraciones que se deben tener en cuenta a la hora de escoger un establecimiento comercial. Éste es el de la Aglomeración Ligada.

En cuanto a este tema, Losch menciona algunas ventajas a la hora de reunirse varias empresas de diversos tipos. Existen ventajas de la masa. Éstas “para los productores resultan ventajas comunes de la aglomeración de una producción moderadamente grande, de cualquier índole, en una sola localidad. Una de las ventajas más importante son el mejor estado de las calles, la provisión más barata de agua y electricidad, canalización, mayor mercado de trabajo”.<sup>4</sup> Sin embargo, existen también ventajas de la mezcla en varios aspectos. Dos de ellos son la continuidad y las transformaciones económicas. En la continuidad, “el hecho de que los consumidores quieran combinar especialmente las compras menudas o

---

<sup>3</sup> LOSCH, Op.cit., p. 17

<sup>4</sup> Ibid. p. 76



quieran comprar calidades distintas de mercaderías no estandarizadas, no tiene menor importancia para la formación de ciudades que para el nacimiento de barrios comerciales especiales dentro de la ciudad y de grandes tierras dentro de estos barrios. Su mera yuxtaposición no sólo reduce los costos (especialmente los costos generales) para los productores sino que también aumenta la demanda que les corresponde.”<sup>5</sup> En cuanto a las transformaciones económicas, la ventaja es que “contra los cambios estructurales de la economía hay mejor defensa donde hay multiplicidad de intereses, actividades y cualidades de la población.”<sup>6</sup>

En este punto de la aglomeración ligada vale la pena hablar sobre la competencia imperfecta y la competencia perfecta. “En una industria o grupo de industrias existe competencia imperfecta siempre que cada vendedor se enfrenta con una curva de demanda que no es horizontal y ejerce, en consecuencia, algún grado de control sobre el precio. (Esto significa que tenga un poder monopolístico absoluto sobre el precio, pues, como veremos, las imperfecciones monopolísticas son de distinto grado.)”<sup>7</sup>

Es decir, que un empresario en un mercado monopolístico dentro de la zona en donde se encuentra, puede manejar el precio de acuerdo a sus necesidades ya que es él quien maneja el mercado. Sin embargo cuando interfieren factores externos, como las condiciones de infraestructura y distribución del establecimiento, mas exactamente, los estacionamientos, y la falta de ellos, el comerciante se verá en la necesidad de acondicionar el precio de acuerdo a la demanda ya que el número de clientes disminuirá y por tal motivo las ganancias. Del mismo modo, si la situación es un oligopolio. Si la empresa es un monopsonio, no se vera afectada a menos que su oferente sea quien le lleve la mercancía hasta el establecimiento, pero no tendría problema porque es la única que compra

---

<sup>5</sup> Ibid. p. 76

<sup>6</sup> Ibid. p. 76

<sup>7</sup> SAMUELSON, Paul. Curso de economía moderna. Madrid: Aguilar Ediciones, 1950. p. 548

y será una empresa muy apetecida por la oferta sin importar las condiciones físicas en las que se encuentre.

Tres factores de imperfección dentro de la diferencia de parqueos encontramos en primera medida, el espacio; como el lugar de ubicación del parqueadero y cercanía en términos de uso. Segundo, el tiempo; en cuanto a disponibilidad de parqueaderos y horarios de atención. Y tercero, el producto; de acuerdo a su uso y tipificación, ya sea en este caso parqueaderos en andenes, bahías, terrazas, cubiertos, subterráneos, etc.

Por otro lado, la competencia perfecta es “aquella demasiado pequeña para influir en el precio que rija en el mercado. La empresa se limita a “aceptar” ese precio, al cual puede vender lo que desee, grande o pequeña, sin influir apreciablemente. La empresa carece de poder o control sobre el precio del mercado.”<sup>8</sup> En un mercado de competencia perfecta, la situación cambia un poco. Los afectados son todos, tanto los empresarios como los clientes, ya que en este tipo de mercado, los precios están establecidos por los comportamientos de la oferta y la demanda. Y no siempre se podrán ajustar a las necesidades de cada uno, ya que el factor externo (la falta de estacionamientos) se encarga de problematizar la actividad mercantil, haciéndola un poco más costosa para el cliente y por tal motivo más difícil para el empresario.

Pero volviendo a Losch, en la Teoría económica espacial, se habla también de un equilibrio de las localizaciones. En este punto, dice el autor que el equilibrio “es determinado por dos tendencias fundamentales: la tendencia de la empresa individual de obtener la ventaja máxima (ejerce su influencia la aspiración al lucro desde adentro) y la tendencia de la economía global de obtener un número máximo de existencias independientes (la competencia desde afuera). El individuo

---

<sup>8</sup> Ibid. p. 548

elige su localización en tal forma que, como productor, tenga la mayor ganancia o como consumidor, la compra más barata.”<sup>9</sup>

En nuestra investigación podemos aplicar este concepto cuando vemos que en los diferentes ejes comerciales que se han formado en la ciudad de Bogotá, se ha ido tratando de lograr este equilibrio por parte de los productores y por consiguiente por parte de los consumidores. Por esto, en algunos de estos ejes se pueden ver mezclas de productos (aglomeración ligada, la cual ya comentamos), para brindar una mayor comodidad a los clientes y exclusividad en cada tipo de producto, y de esta forma los empresarios “apoderarse” de esa zona creando un pequeño monopolio, obteniendo las ganancias deseadas.

Al mismo tiempo este equilibrio se puede ver cuando existen ejes especializados en un mismo tipo de productos. La ventaja aquí es la competencia, que es imperfecta y por tal motivo cada empresario se encargará de agregarle valor a su negocio haciéndolo diferente a los demás ya sea en precio, tecnología o diseño, para que así se vuelva atractivo ante los clientes y así mismo estos consumidores tengan la oportunidad de comprar el producto que más se ajuste a sus necesidades.

Como planteaba Sampedro “todas las empresas de determinada industria se sienten en principio atraídas hacia el mercado de venta de sus productos, en realidad esta atracción vendrá compensada por el deseo, por parte de cada empresa, de dominar un área de venta propia, invadida lo menos posible por la presencia de otros competidores”.<sup>10</sup>

Sin embargo, este equilibrio en muchas ocasiones no se consigue. Esto lo llama Losch, las “Diferencias Locales del Producto” y consiste en que “mientras que la

---

<sup>9</sup> LOSCH, August. Teoría económica espacial. Buenos Aires: El Ateneo, 1957. p. 94

<sup>10</sup> SAMPEDRO, José Luis. Principios prácticos de la localización industrial. Madrid. Aguilar Ediciones. 1957. Pág. 117.

diferenciación espacial de los precios permite mantener las regiones de mercados muy pequeñas, la diferenciación espacial del producto obra en sentido contrario. Sólo pocas mercaderías son totalmente idénticas fabricándose en lugares diferentes. Por regla general satisfacen grupos de demanda que no concuerdan con exactitud.”<sup>11</sup> Y en algunos casos, “La proximidad geográfica otorga al establecimiento cierto grado de monopolio, pero si el precio se eleva demasiado empezará a perder clientes en beneficio de otros competidores más distantes”.<sup>12</sup>

Es por esto que la ubicación de los establecimientos es un asunto muy delicado, el cual los empresarios deben estudiar y considerar. Es necesario conocer cuales son las ventajas y la infraestructura que la zona comercial ofrece, identificar el tipo de competencia que existe y las costumbres de los clientes y su cultura, para poder establecer estrategias adecuadas que permitan las consideraciones objetivas que se complementen con las subjetivas y se logre así un equilibrio en las expectativas del cliente y el mercado.

## E.2 MARCO LEGAL

E.2.1 Disposiciones Legales Distritales En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 388 de 1997, el Alcalde Mayor en el año 1998 a través del DAPD inició el proceso de formulación del proyecto de *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital*, adoptado en el Decreto 619 de 2000. El POT, “es la carta de navegación con que cuenta Bogotá para reordenar su territorio, sus actividades, el uso que los ciudadanos le dan al suelo y su tratamiento, así mismo orientar la inversión pública y privada con miras a mejorar la calidad de vida de los Bogotanos, en los 10 años de vigencia del POT.”<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> LOSCH, Op.cit., p. 170

<sup>12</sup> SAMUELSON, Paul. Curso de economía moderna. Madrid. Aguilar Ediciones. 1950. Pág. 551

<sup>13</sup> [www.dapd.gov.co](http://www.dapd.gov.co)

Por otro lado, un estudio realizado demostró que “Bogotá ha estado creciendo de manera informal entre 1986 y 1998, hecho que permitió que las zonas de la ciudad se separen por su actividad económica. También gracias a este desorden urbano, 1.5 millones de personas habitan de manera ilegal el 18% del área urbana. Así mismo, las zonas residenciales han perdido sus características y se han convertido en zonas comerciales.”<sup>14</sup> El diagnóstico de la ciudad también arroja información que demuestra que Bogotá es una ciudad altamente densa, que aproximadamente hay 200 habitantes por hectárea. Además, existe una discontinuidad en la malla vial y debilitamiento e incapacidad de defender y construir el espacio público. Se han ignorado los andenes y parques como patrimonio urbano.

En consecuencia, la Secretaría de Tránsito, en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, han formulado el *Plan Maestro de Estacionamientos*, con el fin de señalar los objetivos, políticas, estrategias, acciones e instrumentos para responder eficientemente a la demanda de estacionamientos y proteger el espacio público en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

Por su parte el IDU también toma una posición frente al *Sistema de Espacio Público*. Y FENALCO Bogotá participa como intermediario entre las reglamentaciones anteriores y los comerciantes.

Compartimos los objetivos del *POT* en permitirle a la ciudad orientar las actuaciones que se realizan en su territorio para obtener un desarrollo integral y sostenible. En él se establecen las directrices y mecanismos necesarios para lograr un aprovechamiento territorial equilibrado, equitativo y eficiente, mediante patrones y normas claras sobre el uso del espacio público de la ciudad.

---

<sup>14</sup> Ibid.

Por su parte el Código de Tránsito y Transporte que en noviembre de 2002 entro a regir el nuevo código de transporte tiene como fin “promover un cambio en la cultura de conductores y peatones, además de hacer que el tránsito sea una actividad segura en Colombia.”<sup>15</sup> incluyendo nuevas normas que permiten que el gobierno ejerza un control más severo sobre el parque automotor, y el servicio de transporte publico. En este código también se incluyen normas para que el parque automotor se adecue y respete las condiciones del medio ambiente reduciendo la contaminación y mejorando la salud de la sociedad.

Además el Código Nacional de Tránsito Terrestre hace referencia a una serie de definiciones, permiso, prohibición de estacionamiento, cargue y descargue.

En el Nuevo Código de Policía de Bogotá el cual entró en vigencia hace pocos meses, hace mención a la normatividad sobre el espacio público construido, su ocupación indebida y comportamientos a favor.

De esta forma el nuevo código de policía y el nuevo código de transporte se convierten en las nuevas leyes que se deben cumplir para contribuir a un mejor desarrollo de la ciudad y el mejoramiento de la sociedad.

La Constitución Política de Colombia dispone algunos artículos referentes con el espacio público, utilización y uso del suelo y el establecimiento de competencias entre la Nación y las entidades territoriales por parte de la ley orgánica de ordenamiento territorial.

También encontramos otras normas de la administración distrital como lo son el Decreto 758 de septiembre 4 de 1998 establece las normas sobre bahías de parqueo y localización de estacionamientos en antejardines y calzadas paralelas.

---

<sup>15</sup> [www.eltiempo.com.co](http://www.eltiempo.com.co)

Es difícil para los ciudadanos y los comerciantes someterse súbitamente a un cambio radical que implica una menor productividad para los negocios. La Cámara de Comercio apoya la medida, pues mejora la calidad de vida pero debe medirse el efecto en la vida económica de la ciudad, que de por sí está fuertemente golpeada.

## INTRODUCCION

Bogotá es una ciudad que durante los últimos 8 años ha venido creciendo rápidamente trayendo una mejor calidad de vida para todos sus habitantes. En el caso del comercio organizado de la ciudad de Bogotá, específicamente el área investigada: las localidades de Usaquén y Suba no denotan el beneficio en el desarrollo de su actividad comercial, teniendo en cuenta el sacrificio de sus posesiones para pagar más impuestos y cambiar de negocio.

Como resultado de esta investigación se determinaron varias causales legales y de nueva normatividad que les ha impedido encontrar alternativas para el buen desarrollo de su actividad es el caso de el POT (Plan de Ordenamiento Territorial) y por ende la organización de las UPZ's, que pretende organizar a Bogotá durante los próximos 6 años.

Para ello se necesita toda una logística de personas e instituciones que coordinen todas aquellas variables que se utilicen para lograr que la capital de Colombia sea cada vez más atractiva a los ojos de los extranjeros y de los mismos colombianos. También encontramos el Plan Maestro de Estacionamiento, el Nuevo Código de Tránsito y Transporte, el Nuevo Código de Policía y el Sistema de Espacio Público, entre otros.

Una de las instituciones que se ha visto involucrada en este proyecto es la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO), quien actúa como representante de los comerciantes frente a los organismos del Estado, además se ha visto obligada a abogar por ellos, porque han sido uno de los cuantos afectados por este nuevo plan de ordenamiento.



Uno de los factores que FENALCO esta trabajando en este momento es la problemática que se generara por la falta de parqueaderos en los principales ejes comerciales de las localidades de Suba y Usaquén.

En esta investigación pretendemos mostrar cuales son las razones por las que el gobierno no permite la construcción de parqueaderos y la aceptación de las bahías como parqueo, analizar en que medida esta problemática afecta al comercio y el desarrollo de Bogotá.

Por otro lado, el trabajo constará de tres capítulos, el primero de ellos hará referencia a una presentación de la situación actual de parqueo en las localidades de Usaquén y Suba, partiendo de las teorías de localización industrial, pasando por las reglamentaciones vigentes sobre el tema.

El segundo capítulo se expondrán las implicaciones e impacto de las medidas tomadas por los diferentes autores citados, medido gracias a un estudio estadístico realizado en los mencionados ejes comerciales.

El tercer capítulo se colma el resto del objetivo general al aportar sugerencias que permitirán resolver el problema económico, social y cultural que apunten a ser reales y prácticas. Finalmente construiremos una serie de conclusiones acerca de la investigación y la verificación positiva o negativa de la hipótesis.

## 1. ANTECEDENTES

### 1.1. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital ha sido el encargado de elaborar el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá, con el fin de organizarla y permitir una mejor infraestructura urbana para todos sus ciudadanos y visitantes, por medio de la recuperación del espacio público y el ordenamiento de zonas comerciales, residenciales e industriales. En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 388 de 1997, el Alcalde Mayor en el año 1998 a través del DAPD inició el proceso de formulación del proyecto de *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital*, adoptado en el Decreto 619 de 2000.

El POT, “es la carta de navegación con que cuenta Bogotá para reordenar su territorio, sus actividades, el uso que los ciudadanos le dan al suelo y su tratamiento, así mismo orientar la inversión pública y privada con miras a mejorar la calidad de vida de los Bogotanos”.

Con este proyectos se dividió la ciudad en seis grandes territorios cada uno con características comunes a las que se les denomino Piezas Comunes. Una de estas piezas es el Centro Metropolitano, en donde se encuentran las funciones que Bogotá desempeña como capital de la república. Otra pieza es el Tejido residencial Norte y Tejido residencial Sur, en donde predomina el uso residencial. Otra de las piezas es Ciudad Norte, Ciudad Sur y Borde Occidental, en los cuales la ciudad muestra y proyecta su expansión.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> [www.dapd.gov.co](http://www.dapd.gov.co)

1.1.1 Sistema de Estacionamientos Públicos En desarrollo del POT se reglamenta el Sistema de Estacionamientos Públicos en el subcapítulo quinto y se establecen las directrices que regulan de manera general, dentro de la jurisdicción Distrital, la actividad del estacionamiento, en vías públicas, y fuera de ellas. Dentro de este subcapítulo mencionamos seis (6) artículos de relevancia para la investigación donde se encuentran los componentes del sistema de estacionamientos públicos, las determinaciones técnicas para su funcionamiento y las fases para su ejecución, los objetivos y directrices para el Plan Especial de Parqueaderos Públicos, la prohibición de estacionamientos, el acceso a estacionamientos públicos, las zonas de estacionamiento sobre vía y el estacionamiento en subsuelo.<sup>17</sup>

- Artículo 182. Componentes.

Los componentes del sistema de estacionamientos públicos, las determinaciones técnicas para su funcionamiento y las fases para su ejecución serán establecidas en función de los estudios correspondientes del Plan Especial de Parqueaderos.

Parágrafo 1. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital deberán formular el Plan Maestro de Parqueaderos para la Ciudad, en un término máximo de doce meses contados a partir de la aprobación del presente Plan. Con base en estos estudios se presentará al Concejo Distrital un proyecto de Acuerdo para su adopción.

- Artículo 183. Objetivos y directrices para el Plan Especial de Parqueaderos Públicos.

Para garantizar la correspondencia entre el sistema de estacionamientos públicos y el ordenamiento urbano establecido por el presente Plan, se fijan los

---

<sup>17</sup> Ley 388, Decreto 619 del 28 de julio de 2000

siguientes objetivos y directrices para la formulación del Plan Especial de Parqueaderos para la Ciudad:

#### 1. Objetivos.

Establecer una red de estacionamientos públicos masivos en edificaciones apropiadas para tal fin, localizadas en los puntos de mayor demanda por efecto de la estructura urbana fijada por el modelo de ordenamiento. Estos estacionamientos tendrán la condición de equipamiento Metropolitano.

#### 2. Directrices.

a. Fijar como prioritaria la localización de estacionamientos en áreas de equipamientos metropolitanos como sobre grandes ejes metropolitanos particularmente en las carreras 13 y 15.

e. Determina las condiciones técnicas para los estacionamientos temporales en paralelo sobre las vías, en el marco de proyectos integrales de espacio público en los cuales se contemple el diseño de andenes, arborización, señalización, y amoblamiento.

- Artículo 184. Prohibición de estacionamientos.

1. Está prohibido el estacionamiento de vehículos en los siguientes espacios públicos: En calzadas paralelas, zonas de control ambiental, antejardines y andenes

2. Están prohibidas las bahías de estacionamiento público anexas a cualquier tipo de vía.

3. Se prohíbe el estacionamiento sobre calzadas en las vías del Plan Vial Arterial.

- Artículo 185. Acceso a estacionamientos públicos.

Los estacionamientos no podrán tener acceso o salida directa sobre vías de la malla vial arterial. Estos deberán ubicarse sobre vías locales a una distancia

mínima de 40 metros con respecto a las intersecciones con las vías arterias.

Los operadores de los estacionamientos deberán garantizar que su operación no generará colas de vehículos sobre las vías públicas.

Los proyectos de estacionamiento deberán presentar, para su aprobación, el respectivo estudio de demanda y atención de usuarios que garanticen que no se generan colas sobre la vía pública. Los operadores de estos estacionamientos deberán garantizar que el fenómeno no se produce en la operación en las horas de más alta demanda.

- Artículo 186. Zonas de estacionamiento sobre vía.

Las zonas de estacionamiento en la vía no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos para los particulares que por delegación de la autoridad Distrital reciban autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular.

Será prioridad de la administración dotar a la ciudad con estacionamientos fuera de la vía y en la vía. Los estacionamientos fuera de la vía pública podrán ser construidos directamente por la administración de la ciudad o por intermedio de concesionarios o contratistas.

Los estacionamientos fuera de vía a que está obligada la ciudad en la primera fase son: Monserrate, El Campín, Centro Administrativo Distrital (CAD), Centro Internacional y Feria Exposición.

Parágrafo: El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), hará los diseños técnicos de ingeniería y contratará la construcción de esta infraestructura dentro de un término no superior a cinco años.

- Artículo 187. Estacionamiento en subsuelo.

El subsuelo es espacio público. En consecuencia, el Estado lo puede arrendar o conceder para ser destinado a la construcción de estacionamientos bajo las siguientes consideraciones:

1. La infraestructura que se construya pertenece al estado.
2. El concesionario o arrendatario particular tendrá un plazo fijo determinado para usufructuar el espacio y construirá, a su cargo y con la dotación aprobada por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), las instalaciones requeridas para el adecuado funcionamiento del estacionamiento.
3. Las alturas entre placas quedarán sujetas a los requerimientos de la oferta que se pretende servir y, por consiguiente, no se asimila a ningún tipo de edificio para uso humano en su interior.
4. No están obligados a ofrecer rampas de acceso o salida.

Parágrafo. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), desarrollará en un término de un año, contado partir de la adopción del presente Plan, los requisitos específicos de estudio de tránsito a que hace referencia el presente artículo.”

1.1.2. Espacio Público Se citaron cuatros (4) artículos que complementan el tema en cuanto a las normas para la red de andenes, el aprovechamiento económico del espacio público, los usos temporales en los elementos que constituyen el sistema de espacio público construido y las licencias de intervención y ocupación de espacio público.<sup>18</sup>

- Artículo 253. Normas para la red de andenes.

Los andenes deberán ser diseñados y construidos dando cumplimiento a las

---

<sup>18</sup> Ibid.

siguientes normas:

4. Continuidad y tratamiento

- a. Todos los andenes deberán ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes y deben ser tratados con materiales duros y antideslizantes. Su diseño y ejecución deberá ajustarse a las disposiciones de la cartilla de andenes del Distrito, garantizando el desplazamiento de personas con alguna limitación.
- b. Los accesos a los predios deberán respetar la continuidad de los andenes.
- c. Los andenes que hacen frente a las estaciones de servicio, centros comerciales y construcciones que por sus características permiten el acceso de vehículos al interior del predio, deberán cumplir con esta norma.

5. Red peatonal: En los sectores en que se desarrollen planes parciales de expansión se definirá una red de espacios verdes públicos dentro de las manzanas para garantizar la continuidad del espacio público, la estructuración de los equipamientos de vecindario y la conexión con los parques vecinales y de bolsillo y otros espacios de interés para la comunidad.

6. Estacionamientos: No se permite el estacionamiento de vehículos sobre los andenes.

7. Rampas: Las rampas de acceso a los sótanos de las edificaciones públicas o privadas deberán iniciarse a partir de la línea de paramento de construcción.

Parágrafo. Las personas públicas o privadas que intervengan o deterioren mediante cualquier acción los andenes, deberán reconstruirlos integralmente, cumpliendo con las especificaciones establecidas en las cartillas normativas del espacio público. Esta obligación deberá quedar consignada específicamente en el acto administrativo mediante el cual se otorgue la licencia de intervención del

espacio público o la licencia de excavación.

- Artículo 268. Aprovechamiento económico del espacio público.

Las entidades del Distrito Capital a cuyo cargo estén las zonas recreativas de uso público y las zonas viales, podrán contratar o convenir con particulares la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico de las zonas viales y recreativas de uso público, incluidas las zonas de estacionamientos y el equipamiento colectivo que hacen parte integrante de las cesiones obligatorias gratuitas al Distrito capital, ajustándose a los mecanismos legales que se fijen para el caso.

Parágrafo. El Alcalde Mayor regulará lo concerniente a la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público. Para ello contará con un plazo de dos (2) años, contados a partir de la aprobación del presente Plan.

- Artículo 269. Usos temporales en los elementos que constituyen el sistema de espacio público construido.

Son condiciones para el desarrollo de eventos temporales, las siguientes:

1. Los usos temporales de los espacios públicos deberán contar con el respectivo proyecto de manejo, en el que se acordarán y fijarán las especificaciones del evento, la mitigación de impactos, los horarios, el mobiliario urbano, los compromisos, responsables y responsabilidades, así como los correspondientes permisos sanitarios y otros.

2. El proyecto de manejo deberá ser presentado por la entidad promotora y aprobado por la entidad distrital que administra el espacio público, mediante formato establecido para tal efecto.



3. La duración de los eventos temporales no podrá exceder de una semana, y no podrán efectuarse más de ocho (8) eventos en un mismo espacio al año. En todos los casos se deberá respetar el uso establecido para los parques en la Estructura Ecológica Principal.

4. Para el desarrollo de estos eventos se deberá celebrar un contrato con la entidad administradora del espacio público, en el cual se constituyan pólizas de garantía de las obligaciones y se fijen las respectivas pólizas de cumplimiento.

- Artículo 271. Licencias de intervención y ocupación de espacio público.

Para adelantar cualquier tipo de intervención u ocupación del espacio público, se debe obtener la correspondiente licencia. La Administración Distrital reglamentará lo relacionado con la competencia para su estudio y trámite. El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) y el Jardín Botánico y la Defensoría del Espacio Público y la Corporación La Candelaria no estarán obligados a obtener estas licencias cuando desarrollen intervenciones en espacio público en cumplimiento de sus funciones.

## 1.2 UNIDADES DE PLANEAMIENTO ZONAL

Al igual que el POT, las UPZ pretenden un ordenamiento y planificación de las zonas de Bogotá. Esta fue una estrategia propuesta por el POT con el fin de profundizar en los elementos que determinan la estructura de la ciudad a nivel zonal. Permitiendo que exista una precisión más exacta sobre las decisiones de planeamiento de acuerdo con las condiciones específicas de cada zona urbana.

El POT define UPZ's como: "Son zonas conformados por un conjunto de barrios con características en su desarrollo urbano, en los usos y actividades predominantes cuya planeación y ordenamiento se realiza en medio de un decreto

distrital que determina las normas urbanísticas para uno de los predios que allí se encuentran.”<sup>19</sup> Cada una de las UPZ se subdivide en sectores normativos.

### 1.3. CONCEPTO DE USO

El uso del suelo corresponde a la destinación asignada al suelo, de conformidad con las actividades que se puedan desarrollar. Las Curadurías Urbanas expiden este documento. Los planes de ordenamiento territorial clasificarán el territorio de los municipios y distritos en suelo urbano, rural y de expansión urbana.

Las áreas de actividad se refieren a los usos del suelo y su intensidad en los diferentes sectores de la ciudad. Se han determinado siete áreas de actividad, de las cuales tres hacen referencia a tema de investigación, como son:

- Comercio y Servicios: es la que designa un suelo para la localización de establecimientos que ofrecen bienes y servicios a empresas y personas, aquí podemos encontrar a los centros de negocios y oficinas, servicios al automóvil y centros comerciales.
- Urbana Integral: son los suelos no urbanizados que deben combinar armónicamente zonas de vivienda, de comercio y servicios, industria y dotación.
- Industrial: es aquella en la que se permite la localización de establecimientos dedicados a la producción, elaboración, fabricación, preparación, reparación, reproducción, ensamble, construcción, reparación transformación, tratamiento, y manipulación de materias primas, para producir bienes o productos materiales.

---

<sup>19</sup> Ibid.

#### 1.4. CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

En Noviembre de 2002 entro a regir el nuevo código de transporte con el fin de “promover un cambio en la cultura de conductores y peatones, además de hacer que el tránsito sea una actividad segura en Colombia.”<sup>20</sup>

Este código, incluye nuevas normas que permiten que el gobierno ejerza un control más severo sobre el parque automotor, y el servicio de transporte publico. En este código también se incluyen normas para que el parque automotor se adecue y respete las condiciones del medio ambiente reduciendo la contaminación y mejorando la salud de la sociedad.

En este código se define el orden de las vías urbanas para establecer una jerarquía y por lo tanto respetar la importancia que cada una tiene. El orden es el siguiente:

- Vía de metro o metrovía
- Vía troncal
- Férreas
- Autopistas
- Arterias
- Principales
- Secundarias
- Colectoras
- Ordinarias
- Locales
- Privadas
- Ciclorrutas

---

<sup>20</sup> [www.transitobogota.gov.co](http://www.transitobogota.gov.co)

- Peatonales

1.4.1. Artículos La LEY 769 DE 2002 del 6 de agosto, expedida por el Código Nacional de Tránsito dicta las siguientes disposiciones que hacen referencia al tema de parqueo.<sup>21</sup>

En el Capítulo II, Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito encontramos:

Los tres artículos a continuación, marcan un punto fundamental: el respeto por el espacio publico. Este es un punto básico para emprender la investigación, ya que conociendo su importancia, tenemos herramientas que ayudan a plantear soluciones acordes con este principio.

- El Artículo 55, define cómo debe ser el comportamiento del conductor, pasajero y peatón. Y se precisa que cualquier persona que tome partida en el tránsito debe comportarse de tal forma que no “obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.”
- El Artículo 63, establece el respeto a los derechos de los peatones y a su integridad como tales.
- En el Artículo 75 se autoriza el estacionamiento sobre la vía, siempre y cuando este permitido en tal vía. El estacionamiento debe ser lo más cercano al andén para no obstaculizar el tránsito de los demás vehículos.

Los cuatro artículos siguientes, establecen los lugares prohibidos para estacionar, las normas para estacionar, las zonas y horarios de estacionamiento especiales y

---

<sup>21</sup> SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. Código de Tránsito y Transporte. Santafé de Bogotá: 2000.

como efectuar el retiro de un vehículo por medio de la autoridad de tránsito en caso de estar mal estacionado. Estos puntos nos dan bases para establecer un marco legal.

- El Artículo 76, es un artículo elemental para la realización de este trabajo, ya que señala cuáles son las zonas prohibidas para estacionar.

Los siguientes son los lugares no permitidos para el estacionamiento:

- Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
- En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
- En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
- A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
- En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.
- En curvas.
- Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
- Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
- En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas”.

- El Artículo 77 define las normas que se deben tener en cuenta a la hora de estacionar. Dice que en autopistas y en zonas rurales, los vehículos pueden estacionarse por fuera de la vía colocando señales de precaución. Quien no obedezca a este artículo será sancionado con una multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.
- El Artículo 78, especifica cuales deben ser las zonas y los horarios de estacionamiento especial, para los conductores que tienen como fin la carga y descarga de objetos.

Este artículo prohíbe a las entidades públicas o privadas y a los propietarios de los locales comerciales hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes. Por tal motivo es responsabilidad de las autoridades de tránsito definir las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

- El Artículo 127, indica como debe ser el retiro de un vehículo por medio de la autoridad de tránsito en caso de estar mal estacionado u obstaculizando alguna vía.

“La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.”

Parágrafo 1°. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

Parágrafo 2°. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.

1.4.2. Sanciones El código cuenta con un capítulo dedicado a toda la documentación e indicación sobre las sanciones que se imponen a los responsables de las infracciones. El Código clasifica las sanciones en siete tipos:

- Amonestación.
- Multa.
- Suspensión de la licencia de conducción.
- Suspensión o cancelación del permiso o registro.
- Inmovilización del vehículo.
- Retención preventiva del vehículo.
- Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

1.4.3. Multas Para el caso de los estacionamientos, el tipo de sanción que se usa son las multas y la inmovilización del vehículo.

El Artículo 131, se refiere a las Multas que deben pagar los infractores. En el numeral B se define: “Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra” en un grupo de infracciones, pero para motivo de nuestra investigación, la

infracción que nos interesa de este grupo es la de realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

En el numeral C del presenta artículo define: “Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.
- Bloquear una calzada o intersección con un vehículo.
- Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

En cuanto a la inmovilización del vehículo, el código hace referencia al artículo 127 que fue expuesto anteriormente.

De esta forma el Código de Transito y Transporte nos muestra un escenario fundamental para la realización y análisis de esta trabajo.

## 1.5. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE

En su novena edición se encuentra el Decreto 2591 de 1990 (octubre 29) el cual reformó algunos artículos del antiguo Decreto 1344 de 1970 entre ellos el Artículo 1<sup>o</sup> que hace referencia a una serie de definiciones, entre las cuales se encuentra.<sup>22</sup>

- Parqueadero: lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.
- Estacionamiento de un vehículo: parada de un vehículo en la parte lateral

---

<sup>22</sup> Ibid.



de la vía o en un sitio destinado para tal fin, que implique apagar el motor.

- Bahía: zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento provisional de vehículos.
- Berma: parte exterior de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Aparte se decretaron tres artículos concernientes a permiso, prohibición de estacionamiento, cargue y descargue.

- Artículo 139: Modificado. Decr. 1809 de 1990 art. 1º, mod. 118. en vías urbanas donde no esté prohibido el estacionamiento, se podrá hacer al lado derecho de la vía lo más cercano posible al andén y a más de quince (15) metros de las intersecciones.
- Artículo 140: Modificado. Decr. 1809 de 1990 art. 1º, mod. 119. no se puede estacionar vehículos en los siguientes lugares:
  1. Sobre andenes y zonas verdes.
  2. En vías arterias, autopistas, puentes y zonas de seguridad.
  3. A menos de un metro de otro vehículo que se halle estacionado o a distancia mayor a 30 centímetros de la acera.
  4. Frente a vehículos estacionados, hidrantes y entradas de garaje.
  5. En curvas de visibilidad reducida.
  6. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
- Artículo 142: Modificado. Decr. 1809 de 1990 art. 1º, mod. 121. los conductores que estacionen sus vehículos en lugares de comercio de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en las zonas determinadas para tal fin. El cargue o descargue se efectuará en forma continua y una vez terminado se despejará la vía para permitir la operación de otros vehículos.

Las autoridades locales de tránsito reglamentarán las horas y zonas para el cargue y descargue.

## 1.6. NUEVO CÓDIGO DE POLICÍA DE BOGOTÁ

El Nuevo Código de Policía de Bogotá entró en vigencia hace pocos meses, “fue expedido por el Concejo de Bogotá, mediante el Acuerdo No. 79 del 20 de diciembre del 2002, y las multas ya involucran a cientos de conductores, pasajeros y peatones. Estas oscilan entre 122 mil y 610 mil pesos”.<sup>23</sup>

En el Nuevo Código de Policía de Bogotá 2003 se encuentra la siguiente normatividad:

### *EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.*

*En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren los ARTÍCULOS 7º, 12º, numerales 18 y 23, y el ARTÍCULO 13 del Decreto Ley 1421 de 1993,*

### *A C U E R D A:*

### *TÍTULO VI*

### *PARA LA PROTECCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO*

### *CAPITULO 5º.*

### *EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO*

*(0780)ARTÍCULO 79.- Espacio público construido.* Los componentes del espacio público construido son de uso colectivo y actúan como reguladores del equilibrio ambiental, social y cultural como elementos representativos del patrimonio Distrital, y garantizan el espacio libre destinado a la movilidad, recreación, deporte,

---

<sup>23</sup> POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ. Nuevo Código de Policía de Bogotá. Santafé de Bogotá: 2003.

cultura y contemplación para todas las personas en el Distrito, de conformidad con las normas vigentes.

*(Reservado 0781 a 0789)*

*(0790)ARTÍCULO 80.- Ocupación indebida del espacio público construido.* La ocupación indebida del espacio público construido no sólo es un factor importante de degradación ambiental y paisajística, sino que entorpece la movilidad vehicular y peatonal y pone en peligro la vida, la integridad y el bienestar de las personas.

Se consideran formas de ocupación indebida del espacio público construido, entre otras, las siguientes:

1. Su ocupación por vehículos de los andenes, zonas verdes y similares, plazas y plazoletas, áreas de recreación pública activa y pasiva, separadores y antejardines. Los vehículos oficiales y las ambulancias solo podrán hacerlo en caso de emergencia, o por requerimiento excepcional de servicio;
2. Su ocupación por ventas ambulantes o estacionarias, salvo en los casos en que exista el debido permiso expedido por la autoridad competente.
3. Su ocupación por obras sin el respectivo permiso y contrariando el Plan de Ordenamiento Territorial POT y las disposiciones urbanísticas;
4. Su ocupación por disposición de residuos sólidos, desechos, escombros y publicidad exterior visual en contraposición con las normas y reglamentos vigentes sobre la materia;

5. Su ocupación por cerramientos o controles viales o peatonales sin el permiso correspondiente de la autoridad competente, el cual debe ser colocado en lugar visible, y
6. En general, su ocupación por cualquier medio que obstruya la libre movilidad peatonal o vehicular, las zonas de alto flujo peatonal, las zonas con andenes estrechos o las esquinas o que ponga en peligro a las personas, sin el permiso correspondiente de la autoridad competente.

*(Reservado 0791 a 0799)*

*(0800)ARTÍCULO 81.- Comportamientos que favorecen la protección del espacio público construido.* Los siguientes comportamientos favorecen la protección del espacio público construido:

1. Respetar las normas vigentes y obtener las autorizaciones correspondientes en materia de construcción y diseño cuando se realicen obras de mantenimiento o mejoramiento del espacio público construido;
2. Limpiar las fachadas por lo menos una vez al año;
3. No ocupar indebidamente el espacio público;
4. Los propietarios y vecinos de las áreas permitidas de parqueo vehicular no pueden alegar derechos sobre la propiedad de estas áreas;
5. No cambiar el uso o destinación de los elementos que constituyen el espacio público construido según las normas del Plan de Ordenamiento Territorial P.O.T., y

6. Comunicar de inmediato a las autoridades de Policía, cualquier práctica contraria a los comportamientos descritos en este artículo.

*PARÁGRAFO.* La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de este Código.

*(Reservado 0801 a 0809)*

Otra normatividad que hace referencia al comportamiento de los conductores encontramos:

*TITULO VII  
PARA LA MOVILIDAD. EL TRANSITO Y EL TRANSPORTE  
CAPITULO 3º.  
DE LOS CONDUCTORES*

*(0920)ARTÍCULO 93.- Comportamiento de los conductores.* Se deberán observar los siguientes comportamientos que favorecen la protección de los conductores y de las demás personas:

17. Transitar únicamente por las zonas permitidas. No hacerlo o parquear en los andenes, separadores, zonas verdes, alamedas, ciclorrutas, carriles exclusivos para el sistema de transporte masivo, vías peatonales, antejardines y las áreas del espacio público.

Durante los primeros meses, el código de policía tomó un carácter educativo, para hacer saber a los ciudadanos cuales son las normas que rigen la convivencia ciudadana. Por esta razón se han visto guías de tránsito en muchas partes de la ciudad orientando a los conductores y peatones sobre esta nueva normatividad. Así estos primeros meses serán de medidas correctivas que serán impuestas al

momento de los hechos, y requieren un pago de 10 a 15 salarios mínimos legales y un curso pedagógico. Así cuando el peatón o el conductor incurra en una falta será sancionado y si lo vuelve a hacer, la multa será del doble ala inicial.

Con estas medidas correctivas, el conductor deberá aprender a permitir el transito de peatones, usar el pito en caso de accidentalidad, respetar las zonas asignadas para la ciclovía, prender las luces solo cuando las condiciones climatológicas lo exijan, no girar a la izquierda solo cuando es permitido, recoger y dejar pasajeros únicamente en los lugares permitidos, entre otras lecciones mas.

Por se parte la seguridad de los consumidores juega un papel muy importante para ello el este código formula un artículo a beneficio del comercio legal:

*TITULO IX*  
*PARA LA LIBERTAD DE INDUSTRIA Y COMERCIO Y LA PROTECCIÓN DE*  
*LOS CONSUMIDORES*

*CAPITULO 6°.*  
*LOS APARCADEROS*

*ARTÍCULO 118.- Aparcaderos.* Son aparcaderos las construcciones realizadas en el suelo o en el subsuelo de locales o predios urbanos destinados al arrendamiento de espacios para estacionar y cuidar vehículos. El servicio de aparcaderos será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá, cuyo objeto comercial contemple la prestación de este servicio, en los cuales se deben observar los siguientes comportamientos:

1. Expedir boleta de recibido del vehículo y permitir la entrada al aparcadero solamente a quien la porte;

2. Contar con vigilantes permanentes y acomodadores con licencia de conducción, uniformados y con credenciales que faciliten su identificación;
3. Cobrar únicamente la tarifa fijada por el Gobierno Distrital, con la asesoría del Departamento de Planeación Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada aparcadero, la cual debe permanecer expuesta a la vista de los usuarios;
4. No permitir la entrada de un número de vehículos superior a la capacidad del local;
5. No permitir en el establecimiento el funcionamiento de talleres ni trabajos de reparación o pintura;
6. No vender repuestos o cualquier otro artículo;
7. No organizar el estacionamiento en las zonas de antejardín ni en andenes;
8. Contar con los equipos necesarios y conservarlos en óptimas condiciones para la protección y control de incendios;
9. No organizar el estacionamiento en calzadas paralelas y zonas de control ambiental;
10. No invadir el espacio público;
11. Tener matrícula mercantil vigente de la Cámara de Comercio de Bogotá. Estar matriculado en la Cámara de Comercio de Bogotá y renovar la matrícula de conformidad con las normas legales vigentes.
12. Cumplir con las condiciones sanitarias de conformidad con las normas legales vigentes.

*PARÁGRAFO PRIMERO.* Los aparcaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos de esta índole,

sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.

*PARÁGRAFO SEGUNDO.* La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de este Código.

De esta forma el nuevo código de policía y el código de tránsito y transporte y el código nacional de tránsito terrestre se convierten en las leyes de cumplimiento para contribuir a un sobresaliente desarrollo de la ciudad y el mejoramiento de la sociedad.

## 1.7. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

La Constitución Política de Colombia dispone en el Título II de los Derechos, las Garantías y los Deberes, Capítulo 1 de los Derechos Fundamentales, Artículo 82: es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.<sup>24</sup>

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

También el Título XII del Régimen Económico y de la Hacienda Pública, Capítulo 1 de las Disposiciones Generales, Artículo 334: la dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la exploración de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y

---

<sup>24</sup> CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Nueva Constitución Política de Colombia. Santafé de Bogotá:1991.



privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

Además el Título XI de la Organización Territorial, Capítulo 1 de las Disposiciones Generales, Artículo 288 dispone: la ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

## 1.8. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRITAL

El volumen 3 de la colección del Dpto. Administrativo de Plantación Distrital (Indicadores de impacto correspondiente a 1997) expone las siguientes tablas sobre el porcentaje de respeto de espacio público y participación de las distintas destinaciones económicas además los componente existente de elementos urbanos.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANTACIÓN DISTRITAL. Componente existente de elementos urbanos. En: Publicación Anual Indicadores de impacto. Santafé de Bogotá. Coragraphics S.A. Volumen 3. 1997. P. 18.

Destinación Económica	% Respeto de Espacio publico	% Participación
Residencial	21.4	78.1
Comercial	3.4	2.7
Institucional	32.5	3.3
Parqueos	43.5	7.4
Lotes	43	6.7
Industrial	9.5	1.0
Otros	42.9	0.8

Fuente: DAPD-CNID

#### Componente existente de elementos urbanos

Elemento	% en buen estado
Anden	0.77
Vía vehicular pavimentada	0.64
Vía peatonal pavimentada	0.09
Antejardín	0.27
Zonas verdes – parqueaderos	0.11
Zonas azules – bahías	0.04

El bajo porcentaje de parqueaderos que, relacionando con la invasión por vehículos sugiere la necesidad de cierta coherencia entre el incremento del parque automotor y creación de parqueaderos. La baja presencia de zonas verdes y parques señala la falta de armonía entre la urbanización y espacio publico. Estos elementos deben ser primordiales cuando se hable de espacios públicos en la ciudad.

El volumen 7 de esta misma colección sobre Vias transportes y manejo del trafico, una visión integral correspondiente a 1997 expone uno de los planes que esta

desarrollando este Departamento, incluye lineamientos para la construcción de parqueaderos en la ciudad. Estos lineamientos los presentamos a continuación:<sup>26</sup>

- Las zonas deben ser definidas por el Departamento y deben ser destinadas al desarrollo de parqueaderos en el subsuelo, a nivel o en altura.
- El diseño y construcción en zonas de espacio publico deben estar a cargo el IDU.
- Las entradas a estacionamientos para visitantes deben localizarse en una distancia no menor de 15 metros del punto de culminación de la curva del sardinal de la esquina más próxima.
- Los accesos a parqueaderos en sótanos o semisótano deben tener un ancho mínimo de 5 metros si son mayores a 30 cupos y 3.5 metros si tienen cupos inferiores a 30.
- Las zonas necesarias para maniobras y circulación en sótanos o semisótanos deben tener el ancho requerido que indique el Decreto reglamentario de estacionamientos.
- Las zonas de uso comercial o institucional de cobertura metropolitana deberán tener una rampa de cinco metros de ancho mínimo.
- Cuando se realicen planes de desarrollos urbanísticos por el sistema de superlotes, supermanzanas o agrupaciones de lotes, el Plano del proyecto General deben incluir los accesos y las zonas de parqueo para visitantes.
- Los estacionamientos que adopten sistemas mecánicos y nuevas tecnologías no deberán ser sometidas a alas alturas mínimas establecidas en las normas generales para estacionamientos de servicio publico.
- Se debe concesionar el suelo del espacio publico para que el sector privado construya parqueaderos.

---

<sup>26</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANTACIÓN DISTRITAL. Lineamientos para la construcción de parqueaderos en la ciudad. En: Publicación Anual Vías transportes y manejo del tráfico, una visión integral. Santafé de Bogotá. Coragraphics S.A. Volumen 7. 1997. P. 45 – 46.

- Se debe poner en funcionamiento el Fondo Rotatorio de Estacionamientos como fuente de ingresos para la emisión de bonos, cuotas de estacionamientos, recaudos provenientes del sistema y prestamos. Los recursos podrán estar a cargo del IDU.

## 1.9. ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

El Decreto 758 de septiembre 4 de 1998 establece las normas sobre bahías de parqueo y localización de estacionamientos en antejardines calzadas paralelas y se dictan otras disposiciones.

El decreto prohíbe la construcción de bahías de parqueo público anexas a las vías de uso público; la localización de establecimientos en calzadas paralelas y zonas de control ambiental.

La radicalidad con la cual está planteada la norma, le quita precisamente lo benéfica que puede ser porque por un aparte, es evidente que la invasión de los andenes en la ciudad ha llegado a unos límites intolerables que requieren una regla tajante, pero por otra parte, es preciso tener en cuenta que no todas las vías tienen las mismas características ni los mismos usos.

Es difícil para los ciudadanos y los comerciantes someterse súbitamente a un cambio radical que implica una menor productividad para los negocios. La Cámara de Comercio apoya la medida, pues mejora la calidad de vida pero debe medirse el efecto en la vida económica de la ciudad, que de por sí está fuertemente golpeada.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> ADMINISTRACIÓN DISTRITAL. La Administración Distrital, Decretos y Acciones. En: Revista Observatorio Político. Santafé de Bogotá. Cámara de Comercio. Boletín No. 2. Octubre – Diciembre 1998. P. 16.

## 1.10. PLAN MAESTRO DE ESTACIONAMIENTOS

Bogotá se encuentra, desde hace algunos años, en un proceso de transformación encaminado a mejorar la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de los ciudadanos. Específicamente, la Secretaría de Tránsito y Transporte tiene objetivos claros relacionados con el mejoramiento de la movilidad, la disminución de la accidentalidad y la protección del espacio público, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado”. Dentro de este marco, y dada la importancia que tienen los estacionamientos en la movilidad de la ciudad, la Secretaría de Tránsito, en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, han formulado el Plan Maestro de Estacionamientos, cuyo proyecto de acuerdo se somete al Concejo para su discusión y aprobación.<sup>28</sup>

La Secretaría de Tránsito, en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, han formulado el Plan Maestro de Estacionamientos, con el fin de señalar los objetivos, políticas, estrategias, acciones e instrumentos para responder eficientemente a la demanda de estacionamientos y proteger el espacio público en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

El Gobierno a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, ha presentado en desarrollo del artículo 182 del Decreto No. 619 de 2000 *“Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital”*, seis veces el proyecto de acuerdo Plan Maestro de Estacionamiento para Bogotá D.C. al Concejo, así:

- Proyecto de acuerdo No. 083 de 2002
- Proyecto de acuerdo No. 124 de 2002

---

<sup>28</sup> SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DISTRITAL. Plan Maestro de Estacionamientos. Santafé de Bogotá: 2003.

- Proyecto de acuerdo No. 143 de 2002
- Proyecto de Acuerdo No. 182 de 2002 y No. 192 de 2002 (Extraordinarias)
- Proyecto de Acuerdo No. 001 de 2003

En las presentaciones y discusiones ante la Comisión del Plan sobre este proyecto de acuerdo y en las ponencias presentadas, los concejales han hecho importantes contribuciones al Plan Maestro. El Proyecto de Acuerdo que presenta el Gobierno Distrital acoge algunas de las sugerencias y recomendaciones que se hicieron en las discusiones que organizó el Concejo, en las ponencias de los Honorables Concejales de la Comisión del Plan y en los foros con los representantes de los gremios. Todos estos debates contribuyeron a enriquecer el Plan Maestro.

En la segunda revisión del Plan Maestro y la Exposición de Motivos se ha acogido sugerencias de los diversos interesados y se ha definido la mayor cantidad de aspectos posibles para no “dar a al Gobierno Distrital un cheque en blanco” sino un instrumento de política que se ciña a los lineamientos que el concejo y el gobierno concuerdan son los más adecuados para dotar a la ciudad de un sistema de estacionamientos ágil y dinámico que contribuya a la productividad y a mejorar la calidad de vida de los Bogotanos. Para este fin se definió en el cuerpo del acuerdo, aspectos detallados del Plan Maestro, como las fórmulas y rangos de los parámetros para fijar las tarifas, el contenido del Reglamento Técnico, el contenido de los Planes Zonales de Estacionamientos, los mecanismos de consulta ciudadana y los criterios para definir las Zonas Integrales de Estacionamientos.

Se cambió el estilo del acuerdo a un estilo impositivo con artículos más cortos, se trasladó a la Exposición de Motivos la explicación de los Objetivos y Políticas, dejando en el articulado del acuerdo las estrategias y acciones concretas para lograrlas.

Con relación al proyecto original, hubo necesidad de ajustarlo al nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre, ley 769 del 2002 de Agosto 6 de 2002.

Se incluyó la definición de los diversos tipos de Zonas en el articulado del Acuerdo:

Zonas Amarillas, Azules, Celestes, Blancas, de Seguridad y Cafés. Estas se definían antes en el Reglamento Técnico.

Se estableció tasas por el derecho de estacionamiento en vía en todas las vías de la ciudad a los automóviles de servicio particular, exonerando del pago de la tarifa a los vehículos que tengan su domicilio fiscal en Bogotá.

Se decidió no cobrar por el estacionamiento en vía a residentes y usuarios vinculados en los sectores residenciales protegidos, aledaños a sectores de alta demanda.

Permitir la operación con sistemas que favorezcan el empleo. Promover la participación de mujeres cabeza de familia y personas con limitaciones en la operación de las zonas de estacionamiento.

Establecer un periodo de observación en la puesta en marcha de los estacionamientos, para que el gobierno Distrital tenga elementos de juicio antes de establecer contratos de operación o concesiones de largo plazo.

Monitorear los costos y los ingresos de los operadores y ajustar los contratos, para asegurar que los estacionamientos no generen utilidades desproporcionadas a terceros o desangre de recursos a costa del Distrito.

En el desarrollo de los planes de regularización, de renovación urbana en la modalidad de reactivación y de mejoramiento integral que involucren varios predios en un sector, en el cual haya déficit de estacionamientos, la financiación de la construcción de los estacionamientos requeridos en el sector específico, se podrá realizar cobrando a los interesados el pago compensatorio de parqueaderos por medio del Fondo Cuenta de Parqueaderos.

Incluir los terminales satélites de pasajeros y carga, en lo que concierne a estacionamientos en el Plan Maestro.

Complementar los antecedentes jurídicos de la exposición de motivos del Plan Maestro de Estacionamientos y se incluyó su relación con el Código de Policía de Bogotá D.C.

Es claro para el Gobierno Distrital y para la mayoría de los Concejales que han expresado su opinión en las discusiones, que deben primar la movilidad, la accesibilidad y la seguridad vial sobre el “negocio” de explotar el espacio público. Es igualmente claro que con el tiempo, la expansión y la densificación de la ciudad harán que el estacionamiento en vía sea cada vez menos deseable. Las Zonas Azules deben ser vistas más como un medio de racionalizar la accesibilidad y de controlar el estacionamiento, que como una explotación del espacio público. Por estas razones, el Plan Maestro no debe fomentar “empresas de estacionamientos” alrededor del estacionamiento en vía, cuya razón de ser y viabilidad económica, pueden reñir con los intereses de largo plazo de la ciudad.

El Plan Maestro de Estacionamientos integra el Plan Especial de Parqueaderos y el Plan Especial de Parqueaderos Públicos que conforman el Sistema de Estacionamientos Públicos, mencionados en los artículos 182 y 183 del Plan de Ordenamiento Territorial.



Este Plan define con precisión el papel que cumplen los estacionamientos como clave de la movilidad de personas y mercancías. Los locales de comercio y de servicios que tienen estacionamientos disponibles y a los cuales es fácil llegar en transporte particular y público, son los que más atraen visitantes y tienen mayor actividad económica. La disposición y facilidad de estacionamientos en un sector determina en forma importante, su futuro económico, cultural y turístico. La normatividad y exigencias de estacionamientos permiten o no el desarrollo de los usos del suelo y por lo tanto es un factor que colabora a forjar el modelo de ciudad que se desea.

La falta de una política de estacionamientos o la incapacidad de controlarlos hace que los vehículos buscando estacionamiento y las maniobras que realizan generen congestión y aumenten la contaminación ambiental. Los vehículos estacionados a) inutilizan carriles completos de la calzada, reduciendo la capacidad de las vías y generan congestión. b) reducen la visibilidad en las intersecciones de vehículos, peatones y ciclistas, aumentando la accidentalidad. c) invaden andenes, antejardines y espacio público, reduciendo y poniendo en peligro la movilidad de peatones y ciclistas y dañando el paisaje urbano d) los vehículos de servicio público individual y colectivo invaden barrios residenciales y el espacio público en las horas “valle” e) los automóviles particulares invaden barrios contiguos a sectores de alta demanda, ya que usan las vías de estos barrios para estacionar en forma gratuita.

Se requiere transbordar la carga de vehículos pesados a vehículos livianos, cuyo tonelaje soporte la malla vial de la ciudad. Se requiere establecer centros de consolidación y desconsolidación de carga y delimitar dentro de la malla vial, las vías por la cual pueden transitar los vehículos de carga de diversas capacidades y los sitios en los cuales se pueden estacionar para operaciones de cargue y descargue.

Desde el punto de vista de costo – beneficio para la ciudad, la organización del sistema de estacionamientos representa una inversión fundamental para contribuir a los objetivos de mejoramiento de la movilidad, disminución de la accidentalidad y protección del espacio público. El Plan Maestro de Estacionamientos contribuye a estructurar el sistema de transporte, a mejorar la competitividad de la ciudad y a reducir los tiempos de viaje promedio de los ciudadanos, de las mercancías y servicios. Las inversiones que demanda el dotar y organizar los estacionamientos son en comparación, relativamente pequeñas e incluso pueden convertirse en fuentes de recursos para la ciudad.

#### 1.11. INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)

La estructura del sistema del espacio público construido tiene como base los espacios y edificios representativos, constituidos fundamentalmente por los elementos que componen los hechos urbanos más importantes, las vías de especial relevancia y otra serie de lugares que tienen gran significado de la ciudad a diferentes escalas: metropolitana, urbana, zonal y vecinal.

Entre sus componentes relevantes con la investigación encontramos: Red de Andenes, Vías Peatonales, Plazas y plazoletas

Los objetivos del IDU frente al Sistema de Espacio público son:<sup>29</sup>

- Garantizar que el espacio público responda a su función estructurante.
- Recuperar y construir espacios públicos de alto valor simbólico.
- Recuperar, construir y garantizar para el uso peatonal la red de andenes en toda la ciudad.

---

<sup>29</sup> [www.idu.gov.co](http://www.idu.gov.co)

El IDU hará los diseños técnicos de ingeniería y contratará la construcción de las zonas de estacionamiento sobre vía dentro de un término no superior a cinco años como lo dicta el parágrafo del artículo 186 del POT.

#### 1.12. CONTRALORÍA DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ

La Revista foro económico, regional y urbano en su artículo titulado Parqueo, transporte urbano y espacio público, menciona Jorge Acevedo, Ex Director del Ser de Investigaciones, Director Ejecutivo del Grupo de Gestión y Tecnología y Profesor Universitario de los Andes varios puntos interesantes a tratar como son el acelerado crecimiento del parqueo de vehículos, la deficiente inexistencia política de parqueo, algunos elementos de la política de parqueo propuestos por el, un experiencia relevante sobre el tema llevada a cabo en Estados Unidos para adaptar en Bogotá desde dos posibles opciones, además sus consecuencias a largo plazo.<sup>30</sup>

El acelerado crecimiento del parqueo de vehículos y la deficiente inexistencia política de parqueo, han generado un gran déficit de parqueo público, representado en forma casi exclusiva por los *lotes de parqueo*, indeseables desde el punto de vista urbanístico y técnico. El déficit ha inducido la invasión total de los espacios públicos de la ciudad para el parqueo de carros, en especial los andenes y las zonas verdes, así las vías secundarias y, en no pocos casos, algunas vías principales. Los efectos sobre la circulación del tráfico, sobre el respeto a los peatones y, en general, sobre el nivel de vida de la ciudad, no puede ser mas desastroso. Por ello, es urgente definir una política integral de parqueo, que no solo ataque a fondo este problema, sino que a la vez sea un elemento disuasor del uso del carro privado.

---

<sup>30</sup> ACEVEDO, Jorge. Parqueo, transporte urbano y espacio público. En: Revista foro económico, regional y urbano. Santafé de Bogotá. Contraloría de Santafé De Bogota. Número 7. Abril – Junio 1997. P. 47 – 53.

Los elementos de la política de parqueo que propuso Jorge Acevedo, en su artículo Parqueo, transporte urbano y espacio público son:

- a. Cobro universal al parqueo en los espacios permitidos sobre las calles secundarias, mediante parquímetro o similares, con un precio similar al del parqueo público;
- b. Prohibición absoluta y definitiva del parqueo en vías principales y en los espacios públicos no vehiculares (andenes, separadores, antejardines, zonas verdes, etc.);
- c. Control estricto del cumplimiento de estas medidas.

La aplicación de esta política en los sitios de congestión sería un claro desestímulo en la dirección buscada, en adición a su conveniencia por razones urbanísticas y de calidad de vida.

El problema radica de nuevo en la incapacidad de la Administración para definir y aplicar esta política en forma creíble y estricta.

La interesante y relevante experiencia reciente de otros países, en especial de algunas ciudades de los Estados Unidos, en donde las administraciones locales han optado por contratar con firmas privadas la administración y parte del control del parqueo en las vías. Inspirados en el éxito de esas experiencias, a continuación se describe brevemente lo que podría ser el alcance y mecanismos de una eventual participación privada en la aplicación de esta política, con múltiples e inmediatos beneficios para la ciudad.

Se describirán dos posibles opciones: la primera se refiere exclusivamente a la administración del parqueo en la calle; la segunda añade a este objetivo otro complementario, la recuperación, mejoramiento, amoblamiento y conservación del espacio público invadido por los carros.

### *Primera opción: cobro y administración del parqueo en la calle*

A primera vista esta alternativa es muy similar a lo que ya está adelantando la Administración de Bogotá: la concesión a agentes privados del cobro y administración del parqueo en la calle, en lo que se conoce como las *zonas azules*. En verdad, la política propuesta requeriría una total transformación de lo que hasta el momento se ha realizado.

La aplicación de la política implicaría realizar un conjunto de acciones, adelantadas por el concesionario y con la intervención, aprobación y adopción formal por parte de la Administración, en la forma de reglamentos claros y precisos, antes de entrar en pleno funcionamiento. En términos muy sintéticos, estas acciones incluyen lo siguiente: a) concentrarse en un área de acción a la vez, de acuerdo con sus condiciones de congestión; b) subdividir el área en pequeñas zonas relativamente homogéneas, para ir actuando sobre ellas en forma paulatina (una zona podría tener 5x5 cuadras, por ejemplo); c) realizar el levantamiento de la zona, proponer los sitios donde se permite y donde se prohíbe parquear, proponer las condiciones tarifarias de acuerdo con el nivel de congestión del sector aledaño, presentar la propuesta a los vecinos, y acoger lo resuelto en forma definitiva; d) señalizar totalmente la zona, instalar los parquímetros y realizar una amplia campaña de difusión; e) iniciar la aplicación del cobro, con una estricta política de control sobre los infractores (tanto los infractores de los parquímetros como quienes parquean en sitios no autorizados incluyendo por supuesto los espacios públicos); f) apoyar las acciones de control sobre los renuentes a pagar las multas, y sobre los reincidentes.

Para garantizar el control efectivo, son aconsejable hacer uso de las autorizaciones de la Ley 4a. de 1991, en la cual se establece la potestad de las administraciones locales de crear policías cívicas remuneradas para labores específicas. Sería una especie de traffic wardens, es decir, personas uniformadas

y revestidas de la autoridad de sancionar exclusivamente las infracciones de parqueo. Su oficio estaría circunscrito a una zona que debe recorrer cada agente, cada cierto tiempo, colocando los respectivo comparendos a los infractores. Adicionalmente, el concesionario desarrollaría un sistema de información con los datos sobre renuentes y reincidentes, y su sitio de comisión de la infracción (la mayoría corresponde a lugares de visita frecuente del infractor), con el fin de aplicar sanciones mucho más drásticas, que incluyen el uso de cepos y grúas.

La estrategia seguida sería la aplicación gradual del esquema, desplazándose de una a otra zona dentro del área designada, hasta cubrirla totalmente, momento en el cual se iniciarían las labores en otra área de la ciudad. Al cabo de algunos años, se habrá cubierto la totalidad de las áreas congestionadas de la ciudad.

*Segunda opción: recuperación embellecimiento y conservación del espacio público*

Una opción más ambiciosa sería complementar las acciones descritas con una actuación inmediata y efectiva para aprovechar los múltiples espacios rescatados del parqueo vehicular (andenes, zonas verdes y demás espacios públicos), que seguramente se encuentran en un estado físico muy deteriorado.

La idea en forma sucinta sería establecer zonas, que pueden coincidir con las definidas bajo la primera opción, y crear para cada zona un *fondo zonal*, alimentado con los dineros provenientes de los recaudos por parquímetros y por sanciones a los infractores *dentro de la zona*. De este fondo saldría lo necesario para remunerar al concesionario del parqueo, para contribuir al pago de la policía cívica, y para actuar sobre el espacio público de la zona. Eventualmente, quedaría un remanente importante para el tesoro público.

La idea sería contratar con un concesionario, que podría ser el mismo de la administración del parqueo, u otro diferente, para que con cargo a los fondos anteriores se comprometa a recuperar y embellecer los espacios rescatados,

amoblarlos y arborizarlos, y encargarse de su mantenimiento y limpieza. De esta manera, el efecto visible de la estrategia, para los vecinos y para la ciudadanía como un todo, sería ver cómo en forma gradual partes de la ciudad empiezan a transformarse, ordenando el parqueo, reduciendo el uso vehicular y la congestión, y transformando su aspecto físico, con la integración de andenes, zonas verdes, parques y otros espacios súbitamente recuperados y embellecidos, con amoblamiento, arborización, iluminación, jardines, incluso baños públicos, y con su mantenimiento y limpieza asegurados. El impacto positivo de esta percepción muy seguramente compensará con creces los sobrecostos de parqueo asumidos por los vecinos, y probablemente muchas zonas aledañas empezarán a solicitar ser sometidas al mismo tratamiento.

#### Consecuencias a más largo plazo

Dos efectos muy importantes se generarán a más largo plazo. Por un lado, surgirá espontáneamente una oferta de parqueo público en estructura, que reemplazara a los inadecuados y escasos lotes de parqueo. Esto se debe a que las medidas de cobro en la calle, y de control estricto, pero gradual, al parqueo en el espacio público, garantizará al sector privado inversionista el surgimiento de una demanda efectiva de parqueo, con disposición a pagar montos que hacen viable y rentable las inversiones en estas estructuras (hoy ellas no son viables, ya que existe libremente la opción de parquear gratis en cualquier otro lugar). Por supuesto, una condición para que esta oferta surja dinámicamente es la certeza de que la tarifa cobrable por este servicio será libre, resultado de las fuerzas del mercado de parqueo en las zonas aledañas, y sin interferencia alguna por parte de las autoridades. La única influencia sobre esa tarifa provendrá de la competencia representada por los espacios de parqueo en la calle y por otros parqueaderos de la zona.

La segunda consecuencia previsible es el surgimiento de una oferta variada de servicios especiales de transporte público, cuya frecuencia y calidad los haga

atractivos para los usuarios de carro dispuestos a dejar su carro en la casa y usar los nuevos servicios públicos, para así ahorrarse el sobre costo de parqueo. De nuevo, una condición imprescindible para que esto realmente suceda será la certeza, para los transportadores inversionistas, de que las tarifas cobrables por estos servicios serán libremente definidas por ellos, con lo cual podrán asegurar la recuperación de su inversión.

La gradualidad de la aplicación sistemática de la estrategia propuesta hará que estos efectos, los inmediatos y los de mediano plazo se vayan dando simultáneamente, cubriendo las distintas partes de la ciudad a donde se vaya extendiendo la aplicación de la estrategia, con múltiples beneficios visibles para el nivel de vida de la ciudad.

1.13. ALCALDÍA MAYOR DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DISTRITAL  
SUBDIRECCIÓN DE PLANEACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL 1996

La edición publicada por la Alcaldía Mayor de Santafé de Bogotá, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital y la Subdirección de Planeación Económica y Social en 1996 titulada Segundo Diagnóstico de las Restricciones y Oportunidades de la Ciudad alude temas interesantes como el espacio público y su invasión.<sup>31</sup>

1.13.1. El Espacio Público                    El Espacio Público, más que un espacio físico es

---

<sup>31</sup> ALCALDÍA MAYOR DE SANTA FÉ DE BOGOTÁ. Espacio público y su invasión. En: Segundo Diagnóstico de las Restricciones y Oportunidades de la Ciudad. Santafé de Bogotá. Alcaldía Mayor de Santafé de Bogotá, Departamento Administrativo de Planeación Distrital y la Subdirección de Planeación Económica y Social. 1996.



una forma de vida, aquí se concreta lo social, es decir, la razón fundamental de la existencia de la ciudad, y por tanto de su memoria colectiva. En este sentido, el espacio público hace parte de la calidad de vida de los ciudadanos, aunque este hecho no se refleje en los indicadores sociales tradicionales. La congestión, el deterioro, la ocupación y la ausencia del espacio público, impiden el desarrollo de la convivencia o la soledad de los ciudadanos. Los sitios que antes eran espacios para el encuentro hoy son sitios de desencuentro, se ha perdido la connotación socializadora del espacio público.

Preocupa observar como cada día es menor el espacio dedicado a la recreación y a las zonas verdes; descuidar este aspecto conduce a un deterioro de las condiciones de vida de la población e impide el disfrute de un derecho fundamental, no sólo para estas generaciones, sino para las futuras.

Abordar el problema del espacio público supone ir más allá del simple control y ordenamiento, es preciso asumir los múltiples mensajes generados en su interior y que afectan la forma de actuar y conocer de las personas. Cualquier lugar habitado es un medio de comunicación, cuyos mensajes pueden ser explícitos o implícitos, emitidos por personas o por objetos, por eso la calidad del espacio afecta el bienestar inmediato, las acciones, los sentimientos y las formas de comprensión de los habitantes de una urbe.

Un medio ambiente comunicativo es un buen campo para el desarrollo individual, atrofia o promueve ese desarrollo con base en la riqueza de la información que provee, la definición de sus contrastes, el campo que deja para la experimentación y la expresión personales, en la respuesta que da a cada iniciativa. La configuración de un espacio influye en la comunicación personal, su patrón de uso y circulación puede separar a la gente o promover su encuentro, el control de la comunicación es una actividad humana fundamental y una fuente básica de poder político; remodelar el dominio del espacio público es en esencia una actitud

política.

Tener como punto de partida esta perspectiva del espacio público permite sugerir que, en estudios posteriores, una manera importante de evaluar un espacio urbano es ver su funcionamiento como estímulo y como escenario para la educación y el auto desarrollo. De ahí la necesidad de elaborar metodologías e instrumentos que permitan un análisis de esta naturaleza.

1.13.2. Invasión del Espacio Público La invasión del espacio público en algunos elementos de la Ciudad, medido a través de tasas promedio por manzana, muestra como los agentes invasores principales son los vehículos y el comercio informal con un 50% de ocupación.

AGENTES INVASORES	
Elemento	Porcentaje
Vehículos	49.63
Comercio Formal	8.08
Materiales de construcción	11.62
Basuras	8.69
Comercio Informal	17.61
Otras invasiones	4.3

Fuente. DAPN \* 1996

La Ciudad ve deterioradas sus zonas verdes y todas aquellas destinadas al disfrute colectivo; la invasión de andenes y vías por parte de vehículos y de vendedores ambulantes se complica en la medida en que son producto de múltiples factores como: falta de oportunidades de empleo, la actual política económica, la cultura del atajo (la búsqueda del máximo de ganancia del Espacio Público retribuyendo a la sociedad poco o nada); y el agotamiento de recursos naturales de gran importancia para los ecosistemas sabaneros como son los

humedales y las rondas de los ríos.

Los cerros orientales también presentan invasión. Estos tienen una extensión de 6101 Has. y se incorporaron al Espacio Público de la ciudad, mediante Decreto 320 de Mayo 29 de 1991, con el propósito de detener la acelerada construcción, delimitar zonas ecológicas y áreas de construcción restringida. No obstante, los cerros se convirtieron en asiento de procesos de extracción de materiales, crecimiento de zonas marginales y de construcción de vivienda para estratos altos, muchas veces al margen de las normas, sin considerar que estos constituyen una reserva ambiental básica para la ciudad.

Las disposición natural de los cerros, los convierte en valuarte importante para la recreación futura y hoy por hoy constituyen un purificador de la de la Ciudad.

Por último, debe destacarse la falta de coordinación entre las entidades encargadas de la preservación del Espacio Público, lo cual se manifiesta en la ausencia e inconsistencia de estadísticas, la falta de metodologías adecuadas y en la duplicidad de tareas, recursos y esfuerzos.

Es necesario que se defina la prevalencia de lo público sobre lo privado para el espacio público. Por ejemplo, en el manejo del espacio público en los cerros y en la ocupación de calles, debe primar la idea del diseño urbanístico de la ciudad y la preservación, sobre la posesión particular de los terreno o aceras.

Las metas contempladas en la prioridad Espacio Público del plan *Formar Ciudad* apuntan a cumplir con este objetivo. El punto de partida es contar con un inventario del espacio público como "línea base", para medir el alcance de los programas y proyectos y su impacto en las condiciones de los espacios colectivos. Es éste un factor determinante para el diseño de la planeación urbana, porque para ello se debe tener en cuenta los elementos materiales de la ciudad y las interacciones entre los agentes que la intervienen.

#### 1.14. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEFENSORIA DEL ESPACIO PUBLICO

Un artículo interesante titulado “LA BOGOTA DE LOS PEATONES: UNA CIUDAD PARA LA GENTE” trata la importancia del espacio publico en lo corrido los últimos años hasta el 2002, haciendo referencia a varios temas vitales como son la relación peatones, comerciantes, clientes y constructores en cuanto al espacio publico, el comercio y la creación de la defensora del espacio público.<sup>32</sup>

Algunos comerciantes y constructores nos dicen que en el andén hay “suficiente” espacio para hacer bahías de estacionamiento y “además” para que “pase la gente”. Resulta que el andén no es para “pasar”. Es para vivir. Las calles son para que pasen los vehículos. Los andenes quedan junto a las calles, pero no pertenecen a la misma familia. Son asimilables más bien a los parques, y a las plazas. Son para que la gente converse, los niños jueguen, las parejas se seduzcan, los viejos lean el periódico en alguna banca o miren pasar gente. De manera que decir que en los andenes hay suficiente espacio para que se estacionen los carros y además para que pase la gente, es tan equivocado como decir que en los parques o en la plaza de Bolívar hay suficiente espacio para estacionar cientos de vehículos en un gran estacionamiento, dejando eso sí, suficiente espacio para que pase la gente.

Así como algunos son amigos de acomodar vehículos en las aceras, con el argumento de que en ellas hay suficiente espacio para acomodar vehículos estacionados, otros proponen que hay espacio de sobra para permitir que parte de la acera o de la zona verde aledaña, sea encerrada con rejas, muros, o setos. Ahora bien, nadie se opone a los cerramientos, o a las rejas; siempre y cuando estos encierren propiedades privadas. En las grandes capitales del mundo muchas ventanas en los primeros y segundos pisos tienen rejas. Lo que es inconstitucional, ilegal e inconveniente para la sociedad, es que algunos

---

<sup>32</sup> [www.dadep.gov.co](http://www.dadep.gov.co)

particulares se apoderen de la propiedad pública, que nos pertenece a todos por igual.

1.14.1. Los vehículos no pueden ser la prioridad La población de nuestra ciudad se multiplicó por diez durante los últimos 50 años. Apenas estamos aprendiendo a vivir en ciudad.

En el mundo entero estamos frente a una evolución relativamente nueva. Porque aunque tenemos ciudades desde hace 5.000 años, pero sólo tenemos automóviles en cantidades significativas desde hace unos 80 años. Desde entonces hemos venido construyendo ciudades más para los vehículos que para la gente. Hace 100 años un niño de siete años se movilizaba con gran libertad varias cuadras alrededor de su hogar. Hoy en la mayoría de ciudades se encierra cada vez más a los niños, para evitar el riesgo de que sean atropellados por los vehículos.

El urbanista danés Jan Gehl ha encontrado que entre más amplios y de mejor calidad sean los espacios peatonales, y más lento sea el tráfico, más gente sale al espacio público peatonal y permanece más tiempo allí.

Llama la atención que, felizmente, hay muchas personas preocupadas por el medio ambiente, que se enardecen si se tumban las selvas. Pero pasan impávidas, frente a los carros estacionados sobre los andenes de la gente, de los niños. Así como los activistas ambientales deben recurrir a la acción en ocasiones, sería estupendo que grupos de jóvenes ecologistas urbanos, colocaran grandes calcomanías difíciles de remover en los parabrisas de los vehículos estacionados en bahías ilegales y andenes, que dijeran algo como: "Respete el espacio de los niños. Por una sociedad más democrática". Por supuesto que la policía y otras autoridades deberían hacerlo. Pero otra evidencia de lo poco democrática que es nuestra sociedad, es la capacidad de presión de los

propietarios de vehículos, que por definición son los más ricos de la población, para mantener sus vehículos sobre los espacios peatonales. Por su nivel de educación, por tener otras urgencias, por ser niños, quienes son agredidos por la ocupación ilegal de los andenes, no tienen capacidad de defenderse.

Una ciudad con espacios públicos peatonales amplios, abundantes y de gran calidad, en los que la gente pasa mucho tiempo, es una ciudad más igualitaria. Es imposible darle a todos los ciudadanos automóviles, computadores, viajes al exterior, u otros bienes y servicios de consumo individual. Pero es perfectamente posible darle a todos bienes y servicios públicos de la mejor calidad, como escuelas, bibliotecas y también, parques y andenes. Crear espacio público de calidad, demuestra respeto por el ser humano. Comienza a compensar, así sea de manera mínima, las grandes desigualdades de nuestra sociedad.

1.14.2. El comercio y el espacio publico Una de pocas preocupaciones ciudadanas en Bogotá con relación al urbanismo es aquella del "uso" de los sectores. La experiencia ha enseñado a los bogotanos a tenerle terror a la conversión de edificaciones residenciales en comerciales, de oficinas, o universitarias. Porque han visto como esa primera vivienda convertida en tienda, inicia un proceso de deterioro y desvalorización que como un cáncer carcome el sector más o menos rápidamente. Sin embargo, al observar el fenómeno con más cuidado, es evidente que la causa del deterioro no es el comercio, o las oficinas, sino la destrucción del espacio público: el estacionamiento de vehículos sobre los andenes; estacionamiento desordenado incluso en la calle; y la proliferación de avisos antiestéticos, generalmente violando las normas.

El sector del parque de la 93, que hoy, es el sector comercial y especialmente de restaurantes más valioso y de moda en Bogotá, de no erradicar los automóviles

que en bahías ilegales invaden todos los andenes del sector, entrará muy pronto en un proceso de deterioro y desvalorización.

Los comerciantes temen que la eliminación de las bahías de estacionamiento pueda afectar negativamente su negocio. Hay algunos casos, que violan todas las normas y agraden a la ciudad, como aquellos de panaderías, bancos y otros establecimientos diseñados para que los vehículos estacionen al frente durante unos pocos minutos, que se han hecho adecuando una casa y robando un pedazo de acera para labrar una bahía de estacionamiento. Este tipo de negocios diseñados para atender a la gente que llega en automóvil por unos pocos minutos debe tener un local con el espacio de estacionamiento suficiente en la parte privada de la propiedad, sin robar un solo centímetro al espacio público. Otros establecimientos como tiendas de ropa, de muebles, restaurantes, librerías, se favorecen con el mejoramiento de la calidad peatonal del sector.

En general, todo lo que se vende en los centros comerciales cerrados, se vende bien en vías con una excelente calidad peatonal, aunque existan restricciones severas al estacionamiento; incluso, lo óptimo es que la vía sea exclusivamente peatonal. Cuando no hay vehículos estacionados en las aceras, las vitrinas se aprecian mejor. En espacios peatonales más amplios y hermosos, se circula en un estado de ánimo más abierto a realizar compras; “vitriñar” se vuelve una actividad más agradable.

En cientos de ciudades se han peatonalizado vías muy comerciales. Invariablemente los comerciantes se han opuesto inicialmente a la medida; y han sido los más beneficiados a la postre. La crítica que hoy algunos urbanistas hacen a la peatonalización de vías o sectores, es que se vuelven demasiado comerciales. Pues es tal el éxito comercial que resulta de la peatonalización, que los precios suben y los residentes tienden a ceder sus casas a usos comerciales. Lo que no es de extrañar, puesto que aquello que ofrecen los centros comerciales es justamente vías peatonales en perfecto estado, en ambientes seguros. La

madre no tiene que temer que su niño suelte su mano. En aquellos sitios donde hay estaciones los ambientes climatizados de los centros comerciales protegen de los fríos o calores externos; pero en Bogotá la temperatura siempre es agradable. La peatonalización total o parcial de los sectores comerciales los convierte en centros comerciales al aire libre, con las ventajas del aire fresco, árboles, aves y la vista del cielo.

Las bahías de estacionamiento labradas donde debía haber acera, el desnivel que se hace a la acera para que los vehículos entren a los garajes sin incomodarse, las aceras que desaparecen en las estaciones de gasolina, son demostraciones de irrespeto por el ser humano y su dignidad. Son actitudes excluyentes contra los miembros más vulnerables de nuestra sociedad, como los más pobres, los niños, los ancianos, los discapacitados. Y son otra evidencia más de que nuestra democracia es más formal que real. Porque el irrespeto de los automovilistas y quienes construyen la infraestructura por los peatones emana de criterios clasistas. Los propietarios de automóvil son la minoría más rica de la población. Caló en la sociedad aquello que el de carro es el "patrón" y tiene derecho a todo; incluso a violar los derechos de los demás, especialmente si son más pobres o más débiles. En el barrio de estrato alto se estacionan vehículos sobre el andén o se hacen bahías de estacionamiento sobre este, porque se tiene claro que los más probables peatones son personas sencillas, algunas empleadas de servicio con su hijo, algún portero. A nadie se le ocurriría estructurar una bahía de estacionamiento en medio de la vía; u ocupar el espacio vial de ninguna manera. Porque ahí estaría estorbando a los conductores de vehículos y por ende a los poderosos.

#### 1.14.3. Construcción de espacio publico

- ANDENES



Hace 4 años comenzamos a hablar de andenes, en una ciudad que no le había dado importancia a este tema. A los ciudadanos había llegado a parecerles normal y aceptable que los vehículos se estacionaran sobre las aceras. Las grandes avenidas de la ciudad como la Avenida 68, la Boyacá, la Avenida El Dorado, se hacían sin andenes. Todavía donde no hay construcciones sino lotes sobre estas avenidas, el potrero llega hasta la vía. Comenzamos a construir andenes de calidad en todos los rincones de la ciudad.

- LA DEFENSORIA DEL ESPACIO PUBLICO, UN SALTO HACIA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO CONCEPTO DE CIUDAD

Los espacios públicos distritales habían sido descuidados siempre. Se estacionaba sobre las aceras; se construía sobre ellas y sobre parques; los urbanizadores no entregaban las zonas de cesión al Distrito y cuando lo hacían, la documentación se perdía con frecuencia. Los terrenos de cesión eran apropiados por los particulares que los encerraban con muros, rejas, setos impenetrables. La gran responsabilidad de registrar la propiedad raíz pública y preservarla a continuación, estaba a cargo de la llamada Procuraduría de Bienes, una oficina sin personal, ni equipos, ni importancia; en los últimos años había pasado de la Secretaria de Obras al IDU; y del IDU a la Secretaria de Hacienda. La punta de lanza y columna vertebral de la cruzada por la recuperación de espacio público debía ser una entidad profesional y tecnificada, con claridad sobre las propiedades del Distrito y las normas relativas a ella y capacidad de liderar y apoyar su recuperación y protección. Para este efecto creamos la Defensoría del Espacio Público, que absorbió a la antigua Procuraduría de Bienes. Con recursos humanos y técnicos adecuados, se adelanta una formidable tarea de recuperación de espacios públicos encerrados y ocupados de diversas maneras. Pero más

importante aún, es que quedó una institución, una cultura y un ímpetu, para continuar el proceso.

Por fuera del POT también se crearon normas e instituciones que propenden por el mejoramiento del espacio público peatonal. La empresa de Renovación Urbana por ejemplo tiene como uno de sus objetivos lograr que densificación de los sectores no se haga lote a lote sin que se gane nada en infraestructura y espacio público, sino también a través de planes parciales de zonas amplias que permitan que la ciudad así reconstruida gane significativamente en áreas de espacio público peatonal. También se aprobó en el Concejo un acuerdo que crea exenciones de impuestos distritales por diez años a las edificaciones que tengan como mínimo el 80% de su área destinada a estacionamientos. El objetivo es que en las zonas comerciales, que es donde hay demanda de estacionamiento, se levanten edificaciones con un uso comercial en el primer piso, destinando los demás pisos a estacionamiento. Todo esto, con el propósito de lograr que los automóviles particulares no invadan los espacios que deben ser reservados exclusivamente a los peatones.

La ciudad que queremos, aquella que albergue una verdadera comunidad, aquella que sea el medio ambiente óptimo para la vida de los niños, debe ser una ciudad peatonal; una ciudad para jugar; donde los niños vivan libres; que se pueda recorrer en triciclo; que se pueda contemplar desde una banca; una ciudad de vecinos; más feliz.

#### 1.15. ALCALDÍA MAYOR DE SANTA FÉ DE BOGOTÁ

En el Decreto Número 343 de 2002, en su Artículo 4 se establecen las funciones de las entidades y corporaciones administradoras del espacio público que a continuación se exponen:

Las entidades y organismos distritales administradores del espacio público señalados en el artículo anterior, desarrollarán las funciones asignadas por las normas vigentes en relación con el espacio público, así:

ENTIDAD	FUNCIONES Y ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO
Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte (IDRD)	Mantener, dotar, administrar, arborizar y conservar los parques públicos de escala metropolitana, urbana y zonal y llevar su inventario.
	Formular un programa para el mantenimiento, dotación, administración y preservación de los parques vecinales, de bolsillo y sus espacios públicos peatonales, en un término de dos años contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del Decreto Distrital 619 de 2000.
	Administrar los escenarios deportivos, la plaza de toros de Santa María y promover las actividades de recreación en los parques de propiedad distrital.
	Formular los planes maestros correspondientes a los parques metropolitanos, urbanos y zonales tanto existentes como propuestos por el Plan de Ordenamiento Territorial.
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP)	Administrar los bienes que hacen parte del espacio público del Distrito Capital, que no estén atribuidos a otra entidad distrital.
	Mantener, administrar y aprovechar las zonas de cesión, y organizar y actualizar su inventario.
	Resolver las solicitudes de licencias para el cerramiento de áreas de control ambiental, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 257 del Decreto Distrital 619 de 2000.
	Contratar la instalación de mobiliario urbano con publicidad exterior visual en los espacios públicos sobre los cuales desarrolla sus funciones y responder por su mantenimiento y conservación.
	Hacer parte del Comité Distrital del Espacio Público.
	Definir las políticas para los programas y proyectos de los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial (DEMOS)
Jardín Botánico José Celestino Mutis	Arborizar y adelantar sus prácticas silviculturales en el área urbana del Distrito Capital.

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)	Administrar, mantener, reconstruir, dotar y preservar alamedas, andenes, zonas de control ambiental, sardineles, separadores, ciclorutas y demás componentes de la infraestructura del espacio público, de los puentes peatonales y vehiculares, de las plazas, plazoletas y de los monumentos.
	Adelantar los estudios, diseños y ejecución de obras necesarias para garantizar el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial arterial principal y complementaria y coordinar los estudios diseños y ejecución de obras necesarias para garantizar el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial intermedia y local.
	Diseñar, construir y administrar estacionamientos en el subsuelo del espacio público.
	Mantener y conservar las zonas verdes de las vías.
	Arborizar y adelantar prácticas silviculturales en las zonas en las cuales el Jardín Botánico, de acuerdo con su programación de arborización, no intervenga. En las áreas en las cuales el Jardín Botánico hizo la arborización, puede continuar con la administración y mantenimiento de los programas de arborización concluidos, según entrega que realice el Jardín Botánico.
	Estudiar, expedir, otorgar o negar, establecer las especificaciones técnicas, controlar y sancionar, todo lo relacionado con las licencias de excavación que impliquen intervención en el espacio público.
	Realizar el inventario detallado de la totalidad de las vías arterias, secundarias, locales, peatonales y de los puentes peatonales y vehiculares que conforman la malla vial de la ciudad y garantizar su actualización.
	Aprobar los proyectos integrales de espacio público que desarrollen los interesados en ejercer actividades comerciales en los antejardines ubicados sobre ejes comerciales y certificar la culminación de las obras correspondientes a dichos proyectos.
	Hacer parte del Comité Distrital del Espacio Público.
	Aprobar el programa de subterranización de redes que deben elaborar las empresas de servicios públicos.

	Asumir la administración de la infraestructura subterránea para la colocación de redes de servicios públicos, que haya dejado disponible en las obras de recuperación del espacio público.
	Levantar un acta de recibo de obras a su finalización, cuando las empresas de servicios públicos intervengan andenes, vías vehiculares o peatonales o cualquier otro espacio público, para asegurar que lo restituyan totalmente en condiciones técnicas y constructivas óptimas, sujetando los acabados a las especificaciones técnicas y de diseño establecidas en las cartillas de espacio público respectivas.
	Presidir el Comité Operativo de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos.
Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.	Demarcar las rondas y zonas de manejo y preservación ambiental y velar por su protección y cuidado, al igual que realizar su seguimiento técnico.
Corporación la Candelaria	Adelantar programas y obras de recuperación y mantenimiento del espacio público en Sectores de Interés Cultural.
Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá	Coordinar con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital la formulación del Plan Maestro de Estacionamientos y definir dentro del mismo, las condiciones técnicas para los estacionamientos temporales en paralelo sobre vías, en el marco de proyectos integrales de recuperación del espacio público.
	Señalizar, semaforizar y demarcar las vías.
	Entregar en concesión el estacionamiento en paralelo sobre vías públicas.
Departamento Administrativo de Planeación Distrital	Elaborar el inventario de monumentos conmemorativos y objetos artísticos localizados en el espacio público y proponer la declaratoria como Bienes de Interés Cultural de aquellos que lo amerite.
	Diseñar proyectos estratégicos de espacio público de carácter demostrativo para toda la ciudad
	Diseñar los elementos y especificaciones técnicas de aplicación general para el espacio público
	Elaborar y proponer normas de espacio público en materia de ordenamiento territorial.
	Hacer parte del Comité Distrital del Espacio Público y ejercer su

	Secretaría Técnica.
	Expedir licencias de intervención y ocupación del espacio público.
	Adoptar el inventario de caminos reales, de herradura y senderos del ámbito distrital y proponer la declaratoria como Bienes de Interés Cultural de aquellos que lo ameriten.
	Aprobar la construcción por parte de los concesionarios de las instalaciones necesarias para el adecuado funcionamiento de los estacionamientos bajo el subsuelo.
	Coordinar con la Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito Capital la formulación del Plan Maestro de Estacionamientos.
Juntas Administradoras Locales	Reglamentar de conformidad con la constitución, la ley, los Acuerdos Distritales y los Decretos que expida el Alcalde Mayor, el cobro de derechos por la realización de actos culturales, deportivos, recreacionales o de mercados temporales, que se realicen en los componentes del espacio público definidos por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.
Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente	Registrar la publicidad exterior visual que se localice en el espacio público, controlar su operación e imponer las medidas preventivas y sancionatorias cuando haya lugar.
Unidad Ejecutiva de Servicios Públicos (UESP)	Planear, coordinar, supervisar y controlar la prestación de los servicios de barrido, recolección, transferencia, disposición final de residuos sólidos y limpieza de áreas públicas.
	Planear, coordinar, supervisar y controlar la prestación del servicio de alumbrado público dentro del perímetro urbano.

PARÁGRAFO. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, establecerá el inventario de las zonas de cesión que pueden ser administradas por los particulares mediante contrato y aquellas que pueden ser reglamentadas por las Juntas Administradoras Locales, para el desarrollo de actos culturales, deportivos, recreativos o de mercados temporales.

## 1.16. PARQUEADEROS LEGALES

Un parqueadero legal es el que ha sido autorizados por Planeación Distrital y ha presentado un concepto sobre el uso del suelo a la Curaduría y ha cumplido con todos los trámites exigidos, como son la autorización de sanidad, de bomberos y de la Alcaldía Menor.

Igualmente, ha presentado ante la Cámara de Comercio y la DIAN su certificado de constitución y gerencia con el fin de establecerse y pagar IVA como cualquier otra empresa legalmente establecida.

Precisamente, son estos requisitos los que le permiten adquirir una póliza de responsabilidad civil extra contractual, gracias a la cual, la empresa podrá responder por el hurto total o parcial del vehículo, así como también por los daños (rayones, ruptura de espejos retrovisores y de farolas, entre otros).

Sin embargo, como esta póliza no es obligatoria, existen parqueaderos que –aun siendo legales– no la tienen. Por lo tanto, no responden por nada. Mientras que en otros se hacen cargo del robo del radio, por ejemplo, cuando éste es fijo y ha sido extraído del vehículo mediante la violación de una chapa o la ruptura de un vidrio.

En este sentido es importante entonces que el conductor verifique antes de dejar el vehículo al cuidado de terceros, los términos del contrato que está realizando, los cuales aparecen al reverso del tiquete de entrada del parqueadero.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Sección Vehículos. Identifique los parqueaderos legales, evite que lo cojan 'mal parqueado'. En: Revista Motor. Santafé de Bogotá. 12, Noviembre, 2003

#### 1.16.1. Requisitos de un buen parqueadero

- El control del tiempo en que su vehículo permanece dentro del estacionamiento se debe hacer mediante un reloj especial que marca la tarjeta e indica cuántos minutos exactos estuvo su automóvil parqueado.
- Los permisos de sanidad y bomberos, así como el nombre de la empresa propietaria del parqueadero, deben estar visibles en las casetas de entrada y salida.
- Las bahías de parqueo deben estar debidamente demarcadas y con espacio suficiente para que su carro no sufra golpes.
- Aunque la mayoría no lo tienen, los parqueaderos están obligados a tener servicio de baño público.
- El parqueadero debe tener un corredor de flujo vehicular pavimentado o, al menos, con piso adecuado para que los carros puedan entrar y salir con facilidad.
- El personal de los parqueaderos debe ser suficiente de acuerdo con el tamaño del mismo y estar debidamente uniformado y entrenado para maniobrar los vehículos, en caso de ser necesario.

1.16.2. Recomendaciones La seguridad dentro de los parqueaderos depende también de usted. De nada sirve tener la mejor vigilancia si no sigue unas recomendaciones mínimas:

- No deje objetos de valor visibles dentro del carro.
- Si tiene radio con frontal extraíble, lléveselo.
- Deje siempre la alarma accionada.
- Parquee bien dentro de la celda sin ocupar parte de otra.
- Deje el carro en reversa. Así le será más fácil maniobrar dentro del parqueadero.
- Nunca deje su tiquete dentro del carro. Es la boleta de salida para los ladrones.



- Finalmente, no olvide que, al pagar por su estacionamiento, usted está evitando que su carro sea robado o trasladado a uno de los parqueaderos más grandes de la ciudad: los patios.

## 1.17. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

En la página web podemos encontrar los pasos pertinentes para denunciar el parqueo de vehículos sobre los andenes.<sup>34</sup>

- ¿Cómo hacer la denuncia?

Comunique la situación a la Secretaría de Tránsito Municipal.

- ¿Qué debe hacer la autoridad municipal cuando se le informe la situación?

Conforme con el Código Nacional de Tránsito Terrestre la autoridad de tránsito debe sancionar la infracción y desalojar el área invadida por los vehículos.

- Alcaldes, oficinas de plantación autoridades municipales: ¿qué deben hacer para que el espacio público restituido permanezca libre?

Acciones que garantizan la restitución del espacio público: Construcción y mejoramiento de andenes, Amoblamiento y arborización del espacio público, Campañas de concientización ciudadana

- ¿Tiene algún proyecto de mejoramiento de espacio público de iniciativa comunitaria?

La Dirección de Desarrollo Territorial le brindará apoyo técnico a propuestas que incluyan: Andenes para la gente, Diseño especial para restringir los parqueos de vehículos sobre los andenes, parques y zonas verdes.

---

<sup>34</sup> [www.minambiente.gov.co](http://www.minambiente.gov.co)

Proyectos de continuidad y mejoramiento de los andenes que incluyan: amoblamiento y arborización para espacio público.

- ¿Cómo enviar la propuesta?

Correo electrónico: [ddterritorial@yahoo.es](mailto:ddterritorial@yahoo.es)

Correspondencia: Calle 37 No. 8-40 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Dirección de Desarrollo Territorial

### 1.18. REVISTA SEMANA

El pasado 29 de mayo de 2003, la revista semana publico un artículo alusivo al tema de estacionamientos, piratería de estos y competencia desleal, titulado Mal estacionados:<sup>35</sup>

La política distrital de parqueaderos está en crisis. No hay regulación y los estacionamientos piratas abundan.

Hasta hace unos cinco años estacionar en Bogotá era muy fácil: bastaba encontrar un espacio en el andén. No importaba que las personas no tuvieran por dónde caminar o que el carro estorbara el tráfico. Los automovilistas siempre podían poner el carro donde querían.

Esa engañosa comodidad se acabó con la campaña de recuperación del espacio público y desestímulo del transporte individual adelantada por la alcaldía de Enrique Peñalosa. Hoy en casi toda la ciudad los conductores deben pagar un parqueadero so pena de ser multados y de que sus carros sean llevados a los patios. Pero los logros en movilidad y calidad de vida podrían estar en riesgo. La

---

<sup>35</sup> [www.semana.com/archivo/articulosView.jsp?id=70579](http://www.semana.com/archivo/articulosView.jsp?id=70579)

razón es que el tema carece de regulación, la ciudad se ha llenado de parqueaderos piratas y no hay suficiente control policial.

El tema nació cuando el Distrito creó un beneficio tributario por dos años sobre el impuesto predial para incentivar los parqueaderos. Ello coincidió con la crisis de la construcción, que hizo que proliferaran. "Para muchos arquitectos era la única forma de no perder sus lotes", afirma Luz Ángela Mondragón, directora de infraestructura del Distrito. Varias firmas de parqueaderos alquilaban lotes muy por debajo de su precio real, lo que facilitó su expansión.

Pero, contra los pronósticos, el negocio no resultó tan bueno. Por ejemplo, en la carrera 15 el IDU construyó tres parqueaderos subterráneos y los entregó en concesión a particulares. El cálculo financiero falló y en los últimos tres años la ciudad ha debido compensar las bajas utilidades de los concesionarios. El monto ya va por los 10.000 millones de pesos.

En otras zonas las tarifas se estancaron debido a la proliferación de empresarios piratas, que controlan 60 por ciento del mercado, no pagan impuestos y pueden cobrar la hora a 500 pesos. Además, según la Secretaría de Tránsito, sólo uno de cada tres carros paga parqueadero a una de las 31 empresas formales que cobran la hora entre los 600 y 3.500 pesos.

"Eso es competencia desleal", dice Jaime Lafourie, de JV Parking, una de las empresas más grandes. "Esos particulares no pagan IVA, no cubren seguridad y no invierten un solo peso en la ciudad", se queja Roberto González Caballero, gerente de Parking International. Otros critican que la Policía no está siendo tan estricta como para imponer multas a quien estacione en la calle.

El primer paso para lograr un sistema de parqueaderos más ordenados ni siquiera se ha dado. El Concejo ha hundido en cuatro ocasiones el Plan maestro de

estacionamientos diseñado por el Distrito. Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), esta reglamentación debería estar en vigencia hace más de un año.

Para Ricardo Montezuma, experto en urbanismo de la Fundación Ciudad Humana, por esa falta de control la ciudad podría perder los logros alcanzados en el aumento de la movilidad en los últimos años. "No hay una política coherente. Como no hay control y los carros no usan los parqueaderos como se esperaba, las tarifas son muy baratas y no se está desestimulando el vehículo privado", afirma.

Otro problema tiene que ver con que "hay dispersión sobre la competencia en el asunto", como dice Javier Hernández, secretario de Tránsito. En la actualidad esa entidad, Planeación, el IDU, las Curadurías y hasta el Idrd tienen velas en ese entierro.

"Es hora de darles orden a los estacionamientos", dice el concejal Francisco Noguera. Por estos días el Cabildo discute la quinta versión del Plan maestro pero, según el concejal Omar Mejía, "lo más probable es que otra vez se hunda". El problema fundamental es que el Concejo, como ha hecho en otras oportunidades, no parece dispuesto a aprobar esta iniciativa. Y si así fuera, para sus críticos el proyecto es complejo de aplicar y no ataca de fondo el problema de que, por falta de control policial, los bogotanos siguen con la tendencia a estacionar donde quieran.

Por eso aún no existe una salida al tema y el asunto, por lo que al Distrito se refiere, sigue mal estacionado.

## 2. IMPACTO E IMPLICACIONES DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR LOS DIFERENTES AUTORES CITADOS

El proceso de investigación desarrollado consto en primera instancia de un estudio y evaluación estadística, posteriormente se procedió a analizar dicha información teniendo en cuenta las encuestas realizadas a los establecimientos comerciantes de los principal ejes en las localidades de Usaquén y Suba y finalmente se determinó el impacto generado sobre dicha área investigada con sus respectivas implicaciones.

### 2.1 VERIFICACION DEL CENSO

Para que los datos y el análisis sean reales y se ajusten a las condiciones de cada eje, hemos realizado un censo en donde no solo tenemos conocimiento sobre el número de establecimientos comerciales que hay en cada eje, sino el objetivo comercial de cada uno, y por tal razón que cantidad de personas necesitan y/o utilizan carro a la hora de hacer alguna compra o solicitar un servicio.

(Ver anexo 1)

El resultado general del censo es el siguiente:

<b>EJE COMERCIAL</b>	<b>No. ESTABLECIMIENTOS</b>
1Usaquén (arriba de la 7ª)	55
2Cil. 106 y 108 (Av. 7ª - Av. 9ª)	54
3Cil. 109 (Av.15 - Av. 19)	95
4Cil. 116 (Av. 15 - Av. 19)	85
5Cil. 122 (Av. 15 - Av. 19)	103
6Cil. 127 (Av. 15 - Av. 19)	27
7Av. 15 (100 - 127)	290
8Av. 7ª (116 - 134)	79
9Cil. 140 ( 7 - Av. 19)	234
10Av. 19 (100 - 127)	191
11Av. 19 (134 - 142)	109
12Autop. Norte (127 - 170)	252
13Av. Suba (100 - 134)	270
14Cil. 129 (Autop. Norte - Cra. 52)	317
15Cil. 138 (Autop. Norte - Cra. 52)	154
16Cra. 91 (Av. Suba - 147)	81
17Cra. 92 (Av. Suba - 150)	144
<b>TOTAL ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES</b>	<b>2540</b>

Los resultados específicos de cada eje, se encuentran en el anexo 1.

### 3. TAMAÑO DE LA MUESTRA

Para el calculo del tamaño de muestra, realizamos 20 encuestas en cada eje. Tomamos 6 variables del formato de encuesta, 3 cualitativas y 3 cuantitativas para realizar un análisis de sensibilidad que no solo nos diera el número de encuestas que se debían realizar, sino también una aproximación de las preguntas que se iban a solicitar en la próxima encuesta. (ver anexo 2)

Las variables cualitativas fueron:

- 11. Tiene este local parqueaderos disponibles?
- 14. Conoce el POT y el Concepto de Uso?
- 15. Se han visto afectadas sus ventas por las políticas de las recientes administraciones de parqueos en la vía pública?

Las variables cuantitativas fueron:

- 7. Número de empleados que tiene en el establecimiento:
- 8. Cuántos clientes vienen al local diariamente:
- 9. Las compras se hacen en un periodo de:

Posteriormente se halló el tamaño de muestra con las siguientes variables estadísticas:

$x$  = Valor de cada observación

$\bar{x}$  = Media

n = Tamaño muestra piloto (es la población total)

N = Población total

Sh<sup>2</sup> = Varianza

Wh = Ponderación

e = Error del muestreo

k = Nivel de confianza

$$S = \sqrt{\frac{\sum (x-x^2)}{n-1}}$$

$$Wh = \frac{nh}{N}$$

$$No = \frac{\sum Wh * S}{(e^2 / k^2)}$$

No = Respuesta ideal para cada variable

Para el calculo del tamaño de muestra realizamos el siguiente cuadro con cada variable:

EJES	Número de empleados que tiene en el establecimiento.						# de personas que contestaron (x-xprom) <sup>2</sup> por eje	S	Wh	Wh*S
	a	b	c	d	e	f				
Cil. 140 (CRA. 7 - AV. 19)	20						4.15	0.467	0.0949	0.0001
Av. 19 (134 - 142)	20						4.15	0.467	0.0469	0.0201
Autopista (127 - 170)	15	2	3				3.55	0.432	0.0764	0.0260
Av. Suba (100 - 134)	17	3					3.83	0.449	0.1063	0.0165
Cil. 106 y 108	20						4.15	0.467	0.0213	0.0099
Cil. 122	20						4.15	0.467	0.0445	0.0208
Av. 15	20						4.15	0.467	0.1193	0.0557
AV. 19 (100 - 127)	20						4.15	0.467	0.0752	0.0300
Av. 7	17						3.52	0.431	0.0311	0.0134
Usaquén	17						3.52	0.431	0.0217	0.0093
Cil. 127	10	6	1				2.77	0.382	0.0106	0.0041
Cil. 116	7	9	1				2.46	0.360	0.0374	0.0050
Cil. 109	9		2	6			2.33	0.350	0.0413	0.0030
Cr. 91	15	5					3.62	0.437	0.0311	0.0013
Cr. 92	14	5	1				3.50	0.429	0.0567	0.0024
Cil. 129	8	6	5	1			2.72	0.378	0.1248	0.0047
Cil. 138	7	5	6	2			2.54	0.366	0.0606	0.0002
<b>TOTAL</b>										<b>0.223</b>

Luego de realizar este cuadro, elaboramos el cuadro del análisis de sensibilidad.



		NIVEL DE CONFIANZA			
		k <sup>2</sup>	90%	95%	99%
ERROR	e <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58	
	2.5%	958	1368	2370	
	5%	239	<b>342</b>	592	
	7.5%	106	152	263	

El cuadro anterior es el cuadro final, para cada variable obtuvimos un cuadro parecido pero con diferentes valores. Elegimos este cuadro y escogimos hacer 342 encuestas, ya que es un número representativo y además, es un valor que está respaldado por el 95% de confianza y el 5% de error.

Sin embargo, este número de encuestas no podía ser igual para cada eje, pues ninguno tiene el mismo número de establecimientos. Es así como tomando el 342 (análisis de sensibilidad) como valor total, realizando una ponderación y conocer el porcentaje de cada eje de acuerdo con el número de establecimientos, se asignaron las encuestas necesarias de acuerdo con su tamaño equitativo. Para este análisis elaboramos el siguiente cuadro:

RESULTADOS DE LA MUESTRA PILOTO			
Responsables	Ejes	% del eje	# encuestas
Marta	CALLE 140 (Cr.7 - Av.19)	9%	32
	AV. 19 (134 - 142)	5%	16
	AUTOPISTA (127 - 170)	8%	26
	AV. SUBA (100 - 134)	11%	36
Ana Milena	Cil. 106 y 108	2%	7
	Cil. 122	4%	15
	Av. 15	12%	41
	AV. 19 (100 - 127)	8%	26
Catalina	Av. 7	3%	11
	Cil. 127	1%	4
	Usaquén	2%	7
	Cil. 116	4%	13
	Cil. 109	4%	14
Nelson	Cr. 91	3%	11
	Cr. 92	6%	19
	Cil. 129	12%	43
	Cil. 138	6%	21
Total Encuestas		100%	<b>342</b>

## 4. DISEÑO DE LA ENCUESTA

El diseño de la encuesta es el siguiente:

### SITUACIÓN ACTUAL E IMPLICACIONES DE PARQUEO EN LOS EJES COMERCIALES DE LAS LOCALIDADES DE USAQUÉN Y SUBA.



UNIVERSIDAD DE LA SABANA  
FENALCO



1. Nombre del establecimiento: \_\_\_\_\_
2. A qué se dedica el establecimiento: \_\_\_\_\_
3. Dirección del establecimiento: \_\_\_\_\_
4. Nombre de quien diligencia la encuesta: \_\_\_\_\_  
Cargo: \_\_\_\_\_
5. Teléfono del establecimiento: \_\_\_\_\_

6. Usted vende mensualmente entre (marque con una X):

- a) 0 – 2'000.000
- b) 2'000.001 – 5'000.000
- c) 5'000.001 – 10'000.000
- d) 10'000.001 – 15'000.000
- e) 15'000.001 – 20'000.000
- f) Mas de 20'000.000

7. Número de empleados que tiene el establecimiento:

- |            |            |              |
|------------|------------|--------------|
| a) 0 – 10  | c) 21 – 30 | e) 41 – 50   |
| b) 11 – 20 | d) 31 – 40 | f) Mas de 50 |

8. Cuántos clientes vienen al local diariamente:

- |            |              |               |
|------------|--------------|---------------|
| a) 1 – 20  | c) 51 – 100  | e) 201 – 500  |
| b) 21 – 50 | d) 101 – 200 | f) Mas de 500 |

9. Las compras se hacen en un período de:

- |                 |                 |                   |
|-----------------|-----------------|-------------------|
| a) 1- 15 min.   | c) 31 – 45 min. | e) Más de 60 min. |
| b) 16 – 30 min. | d) 46 – 60 min. |                   |

10. ¿Qué porcentaje de sus clientes tienen carro?

- a) 0 - 20%                      c) 41% - 60%                      e) 81% - 100%  
b) 21% - 40 %                      d) 61% - 80%                      f) Mas del 100%

11. ¿Tiene este local parqueaderos disponibles?                      SI                      NO

12. ¿Cuántos cupos tiene disponibles?

- a) 0 - 10                      c) 20 - 30                      e) 40 - 50  
b) 10 - 20                      d) 30 - 40

13. ¿En qué forma tiene los parqueaderos disponibles?

- a) Bahías  
b) Andenes  
c) Parqueaderos publico  
d) Parqueadero por convenio  
e) Parqueadero propio  
f) Parqueo permitido (sobre el eje vial)

14. ¿Conoce el POT y el concepto de Uso?                      SI                      NO

15. ¿ Se han visto afectadas sus ventas por las políticas de las recientes administraciones de parqueos en la vía publica?                      SI                      NO

16. Si respondió que sí, ¿en qué porcentaje?

- a) 0 - 20%                      c) 40 % - 60%                      e) 80 - 100%  
b) 20% - 40%                      d) 60% - 80%

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!!!

## 5. TABULACION Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA

### 5.1. TABULACION

Las encuestas fueron tabuladas con un paquete estadístico llamado SPSS, el cual nos arrojó resultados de cada pregunta y el cruce de variables para cada eje.

Los resultados de esta tabulación fueron entregados a FENALCO Norte el pasado 22 de Octubre. Sin embargo, presentaremos un resumen detallado sobre las respuestas de las cinco preguntas más relevantes para cada eje.

### 5.2. ANALISIS

Alrededor del 80% de los encuestados en los (17) diez y siete ejes comerciales de las dos localidades desconocen el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Concepto de USO, sin embargo en el eje de la calle 127 la mitad conocen estos términos y la otra mitad lo desconoce, mientras en el eje de la avenida 7 más del cincuenta por ciento conoce este término.

Siendo a sí, un alto porcentaje de establecimientos han visto afectadas sus ventas por las políticas de las recientes administraciones de parqueos en vía pública. Además, dependiendo el eje comercial representa una mayor o menor incidencia. Tal es el caso del eje de la Calle 122 y Calle 138 donde el 100% de establecimientos se han visto afectados, mientras que Usaquén es un 57.1% y la Carrera 92 un 15.8%. Otro caso interesante es el eje de la 127 donde el 50% de los comerciantes han visto afectadas sus ventas y el otro 50% no.

Por otro lado el porcentaje de los clientes que tienen carro es muy variable, dependiendo del eje comercial y actividad comercial. Por ejemplo en los ejes de la Calle 122, avenida 19 de la calle 100 a la calle 127 y avenida 15 de la calle 100 a la calle 127 más del 80% de los clientes tienen carro, trayendo como consecuencia un impacto muy grande las nuevas políticas de parqueos en las vías publicas.

De acuerdo a la idiosincrasia del encuestado, depende la respuesta dada a las preguntas: ¿Tiene este establecimiento parqueadero disponible? y ¿En que forma tiene los parqueaderos disponibles?, ya que encontramos dos puntos a analizar, la gran mayoría de los encuestados respondió que no tiene parqueaderos disponibles, sin embargo el 41% del total respondió que si tiene parqueaderos siendo este porcentaje un valor significativo ante esta pregunta; ya que al analizar la pregunta siguiente (¿En que forma tiene los parqueaderos disponibles?), vemos que la gran mayoría dice que sus parqueaderos son los andenes, que tienen al frente del establecimiento.

Finalmente mas del 85% de los establecimientos tienen entre 1 y 10 empleados, entre los cuales 6 ejes representan un 100%, como lo son Calle 108 y 106, Calle 109, Calle 140, Av. 19 (134 - 142), Autopista Norte y Cra. 91. Un caso especial es el eje de la Calle 127 donde un 25% de los establecimientos tiene mas de 50 empleados laborando actualmente.

## PREGUNTAS RELEVANTES DE LA ENCUESTA

*¿Conoce el POT y el Concepto de USO?*

	Usaquén	Calle 108 y 106 (7 - 9)	Calle 109 (15 - 19)	Calle 116 (15 - 19)	Calle 122 (15 - 19)	Calle 127 (15 - 19)	Av. 15 (100 - 127)	Av. 7 (127 - 134)	Calle 140 (Av. 7 - Av. 19)	Av. 19 (100 - 127)	Av. 19 (134 - 142)	Autop. (127 - 170)	Av. Suba (100 - 134)	Calle 129	Calle 138	Cra. 91	Cra. 92
SI	0	0	14.3	7.7	25	50	12.2	54.5	15.2	19.2	18.8	7.7	5.6	27.9	33.3	9.1	21.1
NO	100	100	85.7	92.3	75	50	87.8	45.5	84.8	80.8	81.2	92.3	94.4	72.1	66.7	90.9	78.9

*¿Se han visto afectadas sus ventas por las políticas de las recientes administraciones de parqueos en vía pública?*

	Usaquén	Calle 108 y 106 (7 - 9)	Calle 109 (15 - 19)	Calle 116 (15 - 19)	Calle 122 (15 - 19)	Calle 127 (15 - 19)	Av. 15 (100 - 127)	Av. 7 (127 - 134)	Calle 140 (Av. 7 - Av. 19)	Av. 19 (100 - 127)	Av. 19 (134 - 142)	Autop. (127 - 170)	Av. Suba (100 - 134)	Calle 129	Calle 138	Cra. 91	Cra. 92
SI	57.1	57.1	85.7	92.3	100	50	85.4	81.8	78.8	69.2	81.3	80.8	77.8	86	100	90.9	15.8
NO	42.9	42.9	14.3	7.7	0	50	14.6	18.2	21.2	30.8	18.7	19.2	22.2	14	0	9.1	84.2

*¿Qué porcentaje de sus clientes tiene carro?*

%	Usaquén	Calle 108 y 106 (7 - 9)	Calle 109 (15 - 19)	Calle 116 (15 - 19)	Calle 122 (15 - 19)	Calle 127 (15 - 19)	Av. 15 (100 - 127)	Av. 7 (127 - 134)	Calle 140 (Av. 7 - Av. 19)	Av. 19 (100 - 127)	Av. 19 (134 - 142)	Autop. (127 - 170)	Av. Suba (100 - 134)	Calle 129	Calle 138	Cra. 91	Cra. 92
0 - 20	0	14.3	0	7.7	0	0	17.1	9.1	9.1	7.7	43.8	34.6	22.2	18.6	14.3	9.1	31.6
21 - 40	0	14.3	7.1	7.7	0	0	4.9	0	39.4	3.8	37.5	7.7	22.2	20.9	38.1	18.2	31.6
41 - 60	14.3	28.6	14.3	0	6.3	0	14.6	0	6.1	3.8	18.7	11.5	13.9	23.3	19	45.5	36.8
61 - 80	42.8	0	14.3	30.7	31.2	25	0	27.3	24.1	15.5	0	15.4	38.9	18.6	14.3	9.1	0
81 - 100	14.3	42.8	42.9	38.5	62.5	50	63.4	9.1	15.2	69.2	0	23.1	2.8	18.6	9.5	18.1	0
Mas de 100	28.6	0	21.4	15.4	0	25	0	54.5	6.1	0	0	7.7	0	0	4.8	0	0

*¿Tiene este establecimiento parqueadero disponible?*

	Usaquén	Calle 108 y 106 (7 - 9)	Calle 109 (15 - 19)	Calle 116 (15 - 19)	Calle 122 (15 - 19)	Calle 127 (15 - 19)	Av. 15 (100 - 127)	Av. 7 (127 - 134)	Calle 140 (Av. 7 - Av. 19)	Av. 19 (100 - 127)	Av. 19 (134 - 142)	Autop. (127 - 170)	Av. Suba (100 - 134)	Calle 129	Calle 138	Cra. 91	Cra. 92
SI	14.3	57.1	21.4	23.1	37.5	50	46.3	27.3	87.9	65.4	43.8	38.5	66.7	0	28.6	63.6	31.6
NO	85.7	42.9	78.6	76.9	62.5	50	53.7	72.7	12.1	34.6	56.2	61.5	33.3	100	71.4	36.4	68.4

*¿En que forma tiene los parqueaderos disponibles?*

	Usaquén	Calle 108 y 106 (7 - 9)	Calle 109 (15 - 19)	Calle 116 (15 - 19)	Calle 122 (15 - 19)	Calle 127 (15 - 19)	Av. 15 (100 - 127)	Av. 7 (127 - 134)	Calle 140 (Av. 7 - Av. 19)	Av. 19 (100 - 127)	Av. 19 (134 - 142)	Autop. (127 - 170)	Av. Suba (100 - 134)	Calle 129	Calle 138	Cra. 91	Cra. 92
Bahías	0	0	0	15.4	50	0	46.3	9.1	21.2	3.8	25	30.8	16.7	88.4	33.3	81.8	47.4
Andenes	0	100	14.4	61.5	0	50	51.2	72.7	45.4	11.6	56.2	50	58.3	11.6	57.2	0	15.8
P. Público	42.9	0	7.1	0	6.2	0	2.5	0	0	11.5	0	0	0	0	0	18.2	36.8
P. Convenio	14.3	0	7.1	15.4	0	0	0	0	15.2	46.2	18.8	0	16.7	0		0	0
P. Propio	0	0	7.1	7.7	12.5	50	0	18.2	0	26.9	0	11.5	0	0	9.5	0	0
P. Permitido (sobre eje vial)	42.8	0	64.3	0	31.3	0	0	0	18.2	0	0	7.7	8.3	0	0	0	0

*Número de empleados que tiene el establecimiento*

%	Usaquén	Calle 108 y 106 (7 - 9)	Calle 109 (15 - 19)	Calle 116 (15 - 19)	Calle 122 (15 - 19)	Calle 127 (15 - 19)	Av. 15 (100 - 127)	Av. 7 (127 - 134)	Calle 140 (Av. 7 - Av. 19)	Av. 19 (100 - 127)	Av. 19 (134 - 142)	Autop. (127 - 170)	Av. Suba (100 - 134)	Calle 129	Calle 138	Cra. 91	Cra. 92
0 - 10	71.4	100	100	69.2	93.8	25	97.6	63.6	100.0	80.8	100.0	100.0	94.4	88.4	85.7	100.0	84.2
11 - 20	14.3	0	0	15.4	6.2	50	2.4	18.2	0	11.6	0	0	5.6	11.6	14.3	0	15.8
21 - 30	0	0	0	7.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31 - 40	14.3	0	0	7.7	0	0	0	9.1	0	3.8	0	0	0	0	0	0	0
40 - 50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mas de 50	0	0	0	0	0	25	0	9.1	0	3.8	0	0	0	0	0	0	0

## 6. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

Como resultado de esta investigación podemos resaltar varios puntos:

- Las nuevas normas distritales que conciernen el tema de parqueo esta generando un impacto económico negativo, porque muchos establecimientos se han visto en un punto crítico debido a la disminución de clientes; la falta de atención en el servicio de parqueos en cada uno de los establecimientos y por las leyes que lo prohíben.
- Además el aprovisionamiento de mercancía para sus negocios se ha visto afectado.
- Como consecuencia también muchos establecimientos se han visto en la obligación de terminar con su labor comercial, debido a que los gastos son mayores a los ingresos por la falta de clientes.
- Al cerrar establecimientos se limitan los ingresos para el gobierno ya que estos dejan de pagar impuestos.
- En algunos ejes es necesaria la construcción de nuevos parqueaderos para que esta crisis no afecte en un alto porcentaje al comercio de Bogotá. Estos ejes son: la Av. 15, la Calle 140, la Av. Suba, la Autopista, la Cra. 91 y Cra. 92. En donde su cantidad de locales comerciales y en número de clientes que los visitan diariamente, necesitan de más parqueaderos para que sea más fácil y asequible el comercio en estos ejes.
- Por otro lado, existe también un impacto social ya que cada vez es más complicado para los clientes encontrar un parqueo satisfactorio a sus necesidades y exigencias de seguridad.
- Además los clientes tienden a concentrarse en aquellos ejes en donde halla una variedad de productos y servicios y además un parqueadero seguro, como por ejemplo un centro comercial.



- Es necesario realizar una campaña educativa en donde se indique qué es y qué concierne el POT y el Concepto de Uso. Además de una intensa campaña ilustrativa que exponga a cada comerciante y cliente cuales son los sitios indicados y permitidos para el parqueo.
- La concentración del capital humano ha disminuido no solo por la situación del país sino además por las medidas adaptadas en el tema de recuperación del espacio publico, lo cual ha traído consigo una disminución de la demanda, reducción de las ventas, el cliente prefiere por seguridad, comodidad y variedad hacer sus compras en un centro comercial y no en un establecimiento sobre un eje comercial que no tiene acceso a parqueadero o simplemente no se siente tranquilo al dejar su vehículo estacionado en una bahía sin saber si es o no permitida.

Teniendo en cuenta que toda esta situación esta generando una problemática en la capital, creemos que se puede proponer soluciones tomando como ejemplo las medidas adoptadas por las principales ciudades del mundo, claro esta en un modelo a escala.

Realizar campañas educativas por parte de la Alcaldía hacia la ciudadanía en donde se ilustre la habilitación de las zonas y horarios de parqueo, esto con el fin de ayudar a solucionar un poco el problema de parqueo y evitar la congestión en las vías publicas. Además consideramos que esta situación puede ser enfrentada, diseñando con una tabla de horarios como la ya existente para los vehículos de transporte de carga, la cual establece los horarios de cargue y descargue para un mejor desempeño su labor, de igual forma se pueden asignar dichos horarios de parqueo dependiendo del flujo vehicular .

En motivo de seguridad, éste debería ser garantizada por la fuerza publica. Pero como no se está realizando se podrían organizar comités entre los comerciantes, los cuales elaborarán planes de seguridad que vayan de la mano con la fuerza publica. Esto con el fin de garantizar seguridad y tranquilidad a los compradores y a su vez sientan que su vehículo esta bien cuidado.

Presentar propuestas de parqueo para las vías publicas (alternas) en estos ejes comerciales, en donde se pueda demostrar que el parqueo de vehículos en estas calles no causan ningún trauma vehicular.

Incentivar a la gente por parte del comerciante a comprar sin utilizar carro, dando al cliente un subsidio de transporte por compras superiores de un monto indicado, el cual no afecte la utilidad en el ejercicio del establecimiento comercial. Además se generará el gusto de vitrinear en un espacio público armónico.

Elaborara y ofrecer una carpeta de servicios y productos por parte de los comerciantes asociados, donde se pueda comprar a domicilio con el fin de disminuir el impacto de la falta de parqueo y además generen otro servicio a sus clientes.

Diseñar y crear una pagina de internet para ofrecer productos y servicios por la web, pero siempre y cuando los comerciantes de una misma zona se agremien generando otro ingreso a futuro. Además contribuiría para enfrentar la competencia a futuro.

Hacer alianzas el sector publico y privado para la construcción de parqueaderos en los ejes comerciales con el fin de suplir esta necesidad por parte de los compradores y los comerciantes, ya sea que el Estado los construya y el sector privado los administre.

Además, si se planea hacer una reestructuración al ordenamiento de la ciudad, es necesario exponer soluciones coherentes y concisas a las medidas establecidos por las diferentes instituciones. Ejemplo de ello, podría mencionarse la aceptación de parqueo en vías alternas, la reubicación de los establecimientos comerciales afectados por el POT, entre otros.

No obstante, una inquietud que nos asalta, es la falta de coordinación en las políticas de desarrollo de la ciudad, cada institución o ente regulador define lo necesario para su gestión como entidad, olvidando el verdadero sentido de convivencia ciudadana y dejando frases sueltas como “Bogotá para vivir todos del mismo lado”.

Finalmente las soluciones propuestas al problema de parqueo en las localidades de Usaquén y Suba queremos que no se queden en un trabajo escrito sino que trascienda a hechos reales. De lograrse esta idea, sería de vital importancia para su posterior aplicación al resto de las localidades de Bogotá, en especial a aquellas que necesita

## BIBLIOGRAFÍA

LOSCH, August. Teoría económica espacial. Buenos Aires. El Ateneo. 1957.

SAMPEDRO, Jose Luis. Principios prácticos de la localización industrial. Madrid. Aguilar Ediciones. 1957.

SAMUELSON, Paul. Curso de economía moderna. Madrid. Aguilar Ediciones. 1950.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANTACIÓN DISTRITAL. Plan de ordenamiento territorial (POT). Santafé de Bogotá. 1998.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANTACIÓN DISTRITAL. Unidades de Planeamiento Zonal. Santafé de Bogotá. 1998.

CURADURÍAS URBANAS. Concepto de uso. Santafé de Bogotá. 2000.

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. Código de Tránsito y Transporte. Santafé de Bogotá. 2000.

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. Código Nacional de Tránsito Terrestre. Santafé de Bogotá. 2000.

POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ. Nuevo Código de Policía de Bogotá. Santafé de Bogotá. 2003.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. 1991.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANTACIÓN DISTRITAL. Componente existente de elementos urbanos. En: Publicación Anual Indicadores de impacto. Santafé de Bogotá. Coragraphics S.A. Volumen 3. 1997. P. 18.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANTACIÓN DISTRITAL. Lineamientos para la construcción de parqueaderos en la ciudad. En: Publicación Anual Vías transportes y manejo del trafico, una visión integral. Santafé de Bogotá. Coragraphics S.A. Volumen 7. 1997. P. 45 – 46.

CÁMARA DE COMERCIO. La Administración Distrital, Decretos y Acciones. En: Revista Observatorio Político. Santafé de Bogotá. Boletín No. 2. Octubre – Diciembre 1998. P. 16.

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DISTRITAL. Plan Maestro de Estacionamientos. Santafé de Bogota. 2003.

ACEVEDO, Jorge. Parqueo, transporte urbano y espacio público. En: Revista foro económico, regional y urbano. Santafé de Bogotá. Contraloría de Santafé de Bogota. Número 7. Abril – Junio 1997. P. 47 – 53.

ALCALDÍA MAYOR DE SANTA FÉ DE BOGOTÁ. Espacio público y su invasión. En: Segundo Diagnóstico de las Restricciones y Oportunidades de la Ciudad. Santafé de Bogotá. Alcaldía Mayor de Santafé de Bogotá, Departamento Administrativo de Planeación Distrital y la Subdirección de Planeación Económica y Social. 1996.

Sección Vehículos. Identifique los parqueaderos legales, evite que lo cojan 'mal parqueado'. En: Revista Motor. Santafé de Bogotá. 12, Noviembre, 2003.

BERNAL, Cesar Augusto. Metodología de la investigación. Santafé de Bogotá. Prentice Hall. 2000. P. 85.

[www.dapd.gov.co](http://www.dapd.gov.co), DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN  
DISTRITAL

[www.transitobogota.gov.co](http://www.transitobogota.gov.co), SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE  
DE BOGOTA

[www.idu.gov.co](http://www.idu.gov.co), INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)

[www.alcaldiabogota.gov.co](http://www.alcaldiabogota.gov.co), ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ

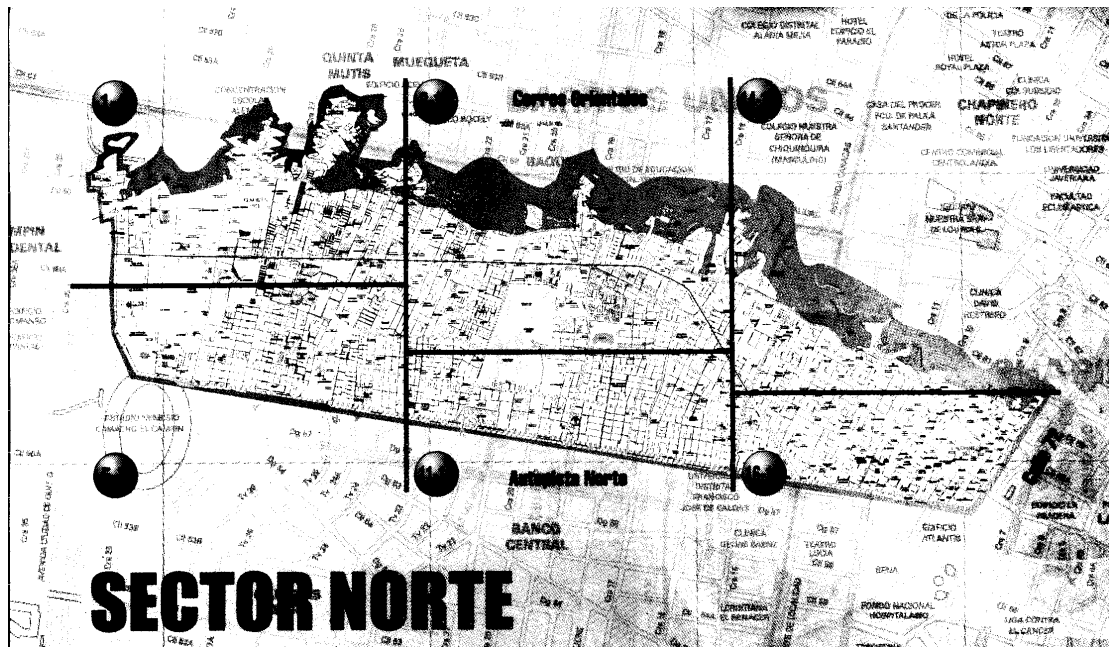
[www.dadep.gov.co](http://www.dadep.gov.co), DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEFENSORIA  
DEL ESPACIO PUBLICO

[www.motor.com.co](http://www.motor.com.co), REVISTA MOTOR

[www.minambiente.gov.co](http://www.minambiente.gov.co), MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

[www.semana.com](http://www.semana.com), REVISTA SEMANA

# ANEXOS



## ANEXO 1

Junto con la ayuda de FENALCO, logramos establecer una terminología que fuera equivalente para cada uno de los censos por eje que se realizaron en meses pasados. Al organizar el censo de esta forma, nos dimos cuenta que en algunos ejes prima un gran número de establecimiento comerciales similares. Analizando este factor, observamos que las necesidades de parqueo son diferentes para cada uno de los ejes, por lo tanto se presenta una problemática particular dependiendo de la especialidad y tipo de establecimiento comerciales que se trabaje.

A continuación se expone el censo con la nueva terminología:

### FEDERACION NACIONAL DE COMERCIANTE - FENALCO

#### Usaquén

SECTORES COMERCIALES	NÚMERO DE LOCALES
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	-
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	-
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	1
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	-
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	1
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	-
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	3
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	11
PANADERIAS	2
PELUQUERIAS	1
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	1
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	26
SALUD	-
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	-
SERVICIOS DE PARQUEADERO	3
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	-
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	3
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	3
<b>TOTAL</b>	<b>55</b>



**Cil. 106 y 108 de la 7ª a la 9ª**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	-
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	-
DECORACION PARA EL HOGAR	6
DIVERSION EN GENERAL	-
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	2
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	1
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	3
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	4
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	2
PANADERIAS	3
PELUQUERIAS	2
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	-
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	-
SALUD	3
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	5
SERVICIOS DE PARQUEADERO	-
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	2
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	8
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBAROTES	13
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>

**Cil. 109 entre la Av. 15 y Av. 19**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	2
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	3
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	-
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	2
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	1
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	7
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	1
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	-
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	23
PANADERIAS	3
PELUQUERIAS	5
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	2
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	6
SALUD	5
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	2
SERVICIOS DE PARQUEADERO	3
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	4
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	1
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	24
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBAROTES	1
<b>TOTAL</b>	<b>95</b>

**CII. 116 entre la Av. 15 y la Av. 19**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	-
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	2
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	1
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	-
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	2
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	-
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	16
PANADERIAS	9
PELUQUERIAS	2
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	1
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	32
SALUD	3
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	1
SERVICIOS DE PARQUEADERO	2
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	8
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	-
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	4
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTES	2
<b>TOTAL</b>	<b>85</b>

**CII. 122 de la Av. 15 a la Av. 19**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	1
ALMACENES EN GENERAL	5
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	3
DIVERSION EN GENERAL	2
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	1
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	3
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	3
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	1
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	20
PANADERIAS	-
PELUQUERIAS	-
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	-
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	16
SALUD	4
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	1
SERVICIOS DE PARQUEADERO	-
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	12
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	1
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	29
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTES	2
<b>TOTAL</b>	<b>103</b>

**CII. 127 de la Av. 15 a la Av. 19**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	1
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	3
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	1
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	1
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	2
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	-
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	5
PANADERIAS	-
PELUQUERIAS	-
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	-
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	4
SALUD	5
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	-
SERVICIOS DE PARQUEADERO	1
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	-
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	2
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	2
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>

**Av. 15 de la 100 a la 127**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
ALMACENES EN GENERAL	8
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	1
AUTOMOTORES	6
DIVERSION EN GENERAL	10
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	5
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	6
GASOLINERAS	2
IGLESIAS	1
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	27
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	13
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	26
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	21
PANADERIAS	2
PELUQUERIAS	8
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	1
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	41
SALUD	22
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	6
SERVICIOS DE PARQUEADERO	4
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	30
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	2
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	7
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	29
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	12
<b>TOTAL</b>	<b>290</b>

**Av. 7 de la CII. 116 hasta la CII. 134**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	2
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	1
AUTOMOTORES	10
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	-
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	7
GASOLINERAS	5
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	4
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	5
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	7
PANADERIAS	1
PELUQUERIAS	2
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	-
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	14
SALUD	3
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	-
SERVICIOS DE PARQUEADERO	1
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	6
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	1
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	2
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	8
<b>TOTAL</b>	<b>79</b>

**CII. 140 ente la cra. 7a y Av. 19**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS Y SERVICIOS AL COMERCIO	3
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	18
AUTOMOTORES	1
CALZADO, ARTICULOS DE CUERO Y MANUFACTURAS	9
DISTRIBUIDOR DE LLANTAS Y SERVICIOS AUTOMOTRICES	4
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	6
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	16
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	11
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	4
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	2
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	19
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	20
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	0
RESPUESTOS PARA AUTOMOTORES Y MAQUINARIA	0
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	15
SALUD	14
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	0
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	15
VESTUARIO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	33
VIVERES, LICORES Y ABBARROTÉS	44
<b>TOTAL</b>	<b>234</b>

**Av. 19 de la CII. 100 a la CII. 127**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	2
ALMACENES EN GENERAL	4
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	1
AUTOMOTORES	16
DIVERSION EN GENERAL	7
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	4
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	3
GASOLINERAS	1
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	9
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	1
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	2
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	39
PANADERIAS	3
PELUQUERIAS	5
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	-
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	38
SALUD	11
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	3
SERVICIOS DE PARQUEADERO	6
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	17
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	1
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	1
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	10
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTES	7
<b>TOTAL</b>	<b>191</b>

**Av. 19 entre la CII. 134 y la CII. 142**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS Y SERVICIOS AL COMERCIO	3
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	7
AUTOMOTORES	0
CALZADO, ARTICULOS DE CUERO Y MANUFACTURAS	2
DISTRIBUIDOR DE LLANTAS Y SERVICIOS AUTOMOTRICES	1
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	4
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	7
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	6
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	3
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	0
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	10
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	8
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	0
RESPUESTOS PARA AUTOMOTORES Y MAQUINARIA	0
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	11
SALUD	10
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	1
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	7
VESTUARIO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	10
VIVERES, LICORES Y ABBARROTES	19
<b>TOTAL</b>	<b>109</b>

**Autopista Norte desde la CII. 127 hasta la CII. 170**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS Y SERVICIOS AL COMERCIO	2
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	4
AUTOMOTORES	15
CALZADO, ARTICULOS DE CUERO Y MANUFACTURAS	0
DISTRIBUIDOR DE LLANTAS Y SERVICIOS AUTOMOTRICES	24
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	8
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	86
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	3
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	2
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	0
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	3
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	46
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	9
RESPUESTOS PARA AUTOMOTORES Y MAQUINARIA	8
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	7
SALUD	9
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	0
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	5
VESTUARIO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	4
VIVERES, LICORES Y ABARROTES	17
<b>TOTAL</b>	<b>252</b>

**Av. Suba desde la CII. 100 hasta la CII. 134**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS Y SERVICIOS AL COMERCIO	4
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	14
AUTOMOTORES	6
CALZADO, ARTICULOS DE CUERO Y MANUFACTURAS	5
DISTRIBUIDOR DE LLANTAS Y SERVICIOS AUTOMOTRICES	13
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	8
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	10
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	20
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	4
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	1
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	15
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	28
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	0
RESPUESTOS PARA AUTOMOTORES Y MAQUINARIA	7
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	48
SALUD	25
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	0
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	17
VESTUARIO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	9
VIVERES, LICORES Y ABARROTES	36
<b>TOTAL</b>	<b>270</b>

**CII. 129 (Autopista norte hasta la Cr. 52)**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	14
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	1
AUTOMOTORES	20
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	26
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	38
GASOLINERAS	2
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	23
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	8
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	3
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	23
PANADERIAS	5
PELUQUERIAS	5
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	-
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	42
SALUD	24
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	16
SERVICIOS DE PARQUEADERO	1
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	7
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	4
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	30
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	25
<b>TOTAL</b>	<b>317</b>

**CII. 138 (Autopista norte hasta la Cr. 52)**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	2
ALMACENES EN GENERAL	-
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	4
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	6
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	19
GASOLINERAS	1
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	9
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	1
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	-
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	11
PANADERIAS	2
PELUQUERIAS	10
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	4
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	32
SALUD	4
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	10
SERVICIOS DE PARQUEADERO	-
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	2
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	32
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	5
<b>TOTAL</b>	<b>154</b>

**Cra. 91 (Av.Suba y Cll. 150)**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	4
ALMACENES EN GENERAL	4
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	-
AUTOMOTORES	-
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	9
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	3
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	2
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	-
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	6
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	3
PANADERIAS	3
PELUQUERIAS	-
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	3
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	19
SALUD	9
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	-
SERVICIOS DE PARQUEADERO	-
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	-
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	7
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	9
<b>TOTAL</b>	<b>81</b>

**Cr. 92 (Av. Suba y Cll. 150)**

<b>SECTORES COMERCIALES</b>	<b>NÚMERO DE LOCALES</b>
AGENCIAS PARA EL COMERCIO	-
ALMACENES EN GENERAL	8
ALMACENES POR DEPARTAMENTO Y SUPERMERCADOS	3
AUTOMOTORES	-
DECORACION PARA EL HOGAR	-
DIVERSION EN GENERAL	10
EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE	-
FERRETERIAS Y MATERIALES DE CONSTRUCCUION Y ELECTRICOS	12
GASOLINERAS	-
IGLESIAS	-
INFORMATICA, TELECOMUNICACIONES Y EQUIPOS DE OFICINA	11
INMOBILIARIAS Y CENTROS COMERCIALES	-
JOYERIA, PLATERIA Y RELOJERIA	3
LIBRERIAS, PAPELERIAS, ARTICULOS GRAFICOS, FOTOGRAFIA	1
MUEBLES, ELECTRODOMESTRICOS Y ARTICULOS PARA EL HOGAR Y EL DEPORTE	14
PANADERIAS	4
PELUQUERIAS	6
PRODUCTOS QUIMICOS E INSUMOS AGROPECUARIOS	9
RESTAURANTES, HOTELES, Y SERVICIOS TURISTICOS	24
SALUD	5
SECTOR DE COMERCIO EXTERIOR	-
SERVICIOS DE LAVANDERIA Y SERVICIOS PARA ELECTRODOMESTICOS	1
SERVICIOS DE PARQUEADERO	-
SERVICIOS FINANCIEROS Y COMERCIALIZADORAS INTERNACIONALES	2
TIENDAS Y SERVICIOS PARA LA LECTURA	-
TIENDAS Y SERVICIOS PARA ANIMALES	1
VESTUARIO, CALZADO, TEXTILES, CONFECCION Y ACCESORIOS	16
VIVERES, LICORES, CIGARRERIAS Y ABBARROTÉS	14
<b>TOTAL</b>	<b>144</b>



ANEXO 2

TABULACIÓN

Av. 19 de la 134  
a la 142

**CII. 140**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	3	2	14		1		20
7	20						20
8	17	3					20
9	15	3	2				20
10	4	7	4	5			20
11	5	15					20
12	5						5
13		5					5
14	8	12					20
15	17	3					20
16	5	2	13				20

	a	b	c	d	e	f	Total
6	5	3	10		2		20
7	20						20
8	18	2					20
9	14	4	1	1			20
10	5	8	2	5			20
11	7	13					20
12	2	5					7
13	2	4	1				7
14	4	16					20
15	14	6					20
16	2	5	7				14

Autopista

	a	b	c	d	e	f	Total
6	4	7	2	4	3		20
7	15	2	3				20
8	8	7	2	3			20
9	9	8	3				20
10	5	3	8	4			20
11	2	18					20
12	1	1					2
13	2						2
14	2	18					20
15	16	4					20
16	7	6	2	1			16

Av. Suba

	a	b	c	d	e	f	Total
6	2	6	9	1	2		20
7	17	3					20
8	16	2	2				20
9	10	2	3	4			19
10	3	2	8	7			20
11	5	15					20
12		2	3				5
13	5						5
14	2	18					20
15	16	4					20
16	8	5	3				16

CII. 106 y 108

	a	b	c	d	e	f	Total
6	8	3	2	3	2	2	20
7	20						20
8	10	5	4	1			20
9	9	8	2	1			20
10	5	7	4	3	1		20
11	6	14					20
12	5	1					6
13	4	2					6
14	3	17					20
15	16	4					20
16	4	5	4	3			16

CII. 122

	a	b	c	d	e	f	Total
6	8	10	1	1			20
7	20						20
8	8	5	3	4			20
9	7	6	7				20
10	5	6	3	4	2		20
11	6	14					20
12	5	1					6
13	4			2			6
14	2	18					20
15	14	6					20
16	4	5	2	1	2		14

Av. 15

	a	b	c	d	e	f	Total
6	11	2	3	1	2	1	20
7	20						20
8	10	6	2	2			20
9	6	7	3	1	2		19
10	6	1	3	6	4		20
11	9	11					20
12	7		2				9
13		7	2				9
14	4	16					20
15	15	5					20
16			5	5	4	1	15

Av. 19

	a	b	c	d	e	f	Total
6	8	6	3	1	1	1	20
7	20						20
8	10	4	2	2	2		20
9	8	9	3				20
10	6	6	3	5			20
11	8	12					20
12	7	1					8
13		7	1				8
14	2	18					20
15	9	11					20
16			5	4			9

Av.7

	a	b	c	d	e	f	Total
6	4	4	3	1	5		17
7	17						17
8	11		6				17
9	8	4	4	1			17
10	5	1		3	8		17
11	5	12					17
12	5						5
13		5					5
14	5	12					17
15	17						17
16			5	12			17

**Usaquen**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	5	4	3	5			17
7	17						17
8	6	6	5				17
9	5	6	4	2			17
10	5	8	4				17
11		17					17
12							0
13							0
14	5	12					17
15	17						17
16	5	2	9	1			17

**CII. 127**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	5	4	2	4	2		17
7	10	6	1				17
8	7	3	5	2			17
9	5	9	3				17
10		6	6	5			17
11	6	11					17
12	4			2			6
13	1	3	2				6
14	3	14					17
15	15	2					17
16	1	3	5	3	3		15

**CII. 116**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	5	3	4	2	2	1	17
7	7	9	1				17
8	5	2	4	4	2		17
9	4	4	4	4	1		17
10				5	8	4	17
11	8	9					17
12	5			3			8
13	2	2		2	2		8
14	5	12					17
15	12	5					17
16	4	6		2			12

**CII. 109**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	4	2	5	2	4		17
7	9		2	6			17
8	5	2	4	4	2		17
9	2	4	4	7			17
10	5	6	6				17
11	9	8					17
12	7			2			9
13	1	3	2	1	2		9
14	8	9					17
15	10	7					17
16	1	2	4	2	1		10

**Cr. 91**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	10	9	1				20
7	15	5					20
8	18	2					20
9	9	9	2				20
10	10	9	1				20
11	1	19					20
12		1					1
13		1					1
14	5	15					20
15	18	2					20
16	8	4	5	1			18

**Cr. 92**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	9	8	3				20
7	14	5	1				20
8	7	8	5				20
9	8	10	2				20
10	7	11	2				20
11	5	15					20
12	2	1	2				5
13	3	1	1				5
14	5	15					20
15	18	2					20
16	8	2	7	1			18

**CII. 129**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	7	10	3				20
7	8	6	5	1			20
8	8	7	2	3			20
9	7	6	3	4			20
10	8	3	5	4			20
11	6	14					20
12	2	2	2				6
13	3	1	2				6
14	2	18					20
15	17	3					20
16	5	6	6				17

**CII. 138**

	a	b	c	d	e	f	Total
6	6	11	2	1			20
7	7	5	6	2			20
8	3	2	8	7			20
9	2	2	5	11			20
10	4	5	6	5			20
11	2	18					20
12	1	1					2
13		1	1				2
14	3	17					20
15	16	4					20
16	3	7	5	1			16

## VARIABLES CUALITATIVAS

Para realizar este analisis hemos tomado un total de 325 encuestas repartidas respectivamente por eje.

El valor de **p** es valor del exito y **q** es fracaso

El valor de **Wh**, es calculado según el censo realizado.

Es la proporción del tamaño de cada eje con respecto al total de la población.

11. Tiene este local parqueaderos disponibles?

EJES	SI/NO		Total	Proporción p	Proporción q	Wh	Wh*p*q
	p	q					
Cil. 140 (CRA. 7 - AV. 19)	5	15	20	25%	75%	0.09488189	0.017790354
Av. 19 (134 - 142)	7	13	20	35%	65%	0.046850394	0.010658465
Autopista (127 - 170)	2	18	20	10%	90%	0.076377953	0.006874016
Av. Suba(100 - 134)	5	15	20	25%	75%	0.106299213	0.019931102
Cil. 106 y 108	6	14	20	30%	70%	0.021259843	0.004464567
Cil. 122	6	14	20	30%	70%	0.044488189	0.00934252
Av. 15	9	11	20	45%	55%	0.119291339	0.029524606
AV. 19 (100 - 127)	8	12	20	40%	60%	0.07519685	0.018047244
Av. 7	5	12	17	29%	71%	0.031102362	0.006457238
Usaquén		17	17	0%	100%	0.021653543	0
Cil. 127	6	11	17	35%	65%	0.010629921	0.002427594
Cil. 116	8	9	17	47%	53%	0.037401575	0.009318039
Cil. 109	9	8	17	53%	47%	0.041338583	0.010298886
Cr. 91	1	19	20	5%	95%	0.031102362	0.001477362
Cr. 92	5	15	20	25%	75%	0.056692913	0.010629921
Cil. 129	6	14	20	30%	70%	0.12480315	0.026208661
Cil. 138	2	18	20	10%	90%	0.060629921	0.005456693
<b>TOTAL</b>							<b>0.188907269</b>

Errores	e <sup>2</sup>	Confiabilidad		k <sup>2</sup>
		90%	95%	
2.5%	<b>0.000625</b>	1.64	1.64	<b>2.6896</b>
5%	<b>0.0025</b>	1.96	1.96	<b>3.8416</b>
7.5%	<b>0.005625</b>	2.58	2.58	<b>6.6564</b>

		NIVEL DE CONFIANZA		
		90%	95%	99%
ERROR	e <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
	2.5%	813	1161	2012
	5%	203	<b>290</b>	503
	7.5%	90	129	224

14. Conoce el POT y el Concepto de Uso?

EJES	SI NO		Total	Proporción p	Proporción q	Wh	Wh*p*q
	p	q					
Cil. 140 (CRA. 7 - AV. 19)	8	12	20	40%	60%	0.09488189	0.022771654
Av. 19 (134 - 142)	4	16	20	20%	80%	0.046850394	0.007496063
Autopista (127 - 170)	2	18	20	10%	90%	0.076377953	0.006874016
Av. Suba(100 - 134)	2	18	20	10%	90%	0.106299213	0.009566929
Cil. 106 y 108	3	17	20	15%	85%	0.021259843	0.00271063
Cil. 122	2	18	20	10%	90%	0.044488189	0.004003937
Av. 15	4	16	20	20%	80%	0.119291339	0.019086614
AV. 19 (100 - 127)	2	18	20	10%	90%	0.07519685	0.006767717
Av. 7	5	12	17	29%	71%	0.031102362	0.006457238
Usaquén	5	12	17	29%	71%	0.021653543	0.004495545
Cil. 127	3	14	17	18%	82%	0.010629921	0.001544833
Cil. 116	5	12	17	29%	71%	0.037401575	0.007765033
Cil. 109	8	9	17	47%	53%	0.041338583	0.010298886
Cr. 91	5	15	20	25%	75%	0.031102362	0.005831693
Cr. 92	5	15	20	25%	75%	0.056692913	0.010629921
Cil. 129	2	18	20	10%	90%	0.12480315	0.011232283
Cil. 138	3	17	20	15%	85%	0.060629921	0.007730315
<b>TOTAL</b>							<b>0.145263306</b>

Errores	e <sup>2</sup>	Confiabilidad		
		90%	95%	99%
2.5%	<b>0.000625</b>	1.64	1.96	<b>2.6896</b>
5%	<b>0.0025</b>	1.96	2.58	<b>3.8416</b>
7.5%	<b>0.005625</b>	2.58		<b>6.6564</b>

		NIVEL DE CONFIANZA		
		90%	95%	99%
ERROR	e <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
	k <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
	2.5%	625	893	1547
	5%	156	<b>223</b>	387
7.5%	69	99	172	

15. Se han visto afectadas sus ventas por las políticas de las recientes administraciones de parques en la vía pública?

EJES	SI NO		Total	Proporción p	Proporción q	Wh	Wh*p*q
	p	q					
Cil. 140 (CRA. 7 - AV. 19)	17	3	20	85%	15%	0.0949	0.0121
Av. 19 (134 - 142)	14	6	20	70%	30%	0.0469	0.0098
Autopista (127 - 170)	16	4	20	80%	20%	0.0764	0.0122
Av. Suba(100 - 134)	16	4	20	80%	20%	0.1063	0.0170
Cil. 106 y 108	16	4	20	80%	20%	0.0213	0.0034
Cil. 122	14	6	20	70%	30%	0.0445	0.0093
Av. 15	15	5	20	75%	25%	0.1193	0.0224
AV. 19 (100 - 127)	9	11	20	45%	55%	0.0752	0.0186
Av. 7	17		17	100%	0%	0.0311	0.0000
Usaquén	17		17	100%	0%	0.0217	0.0000
Cil. 127	15	2	17	88%	12%	0.0106	0.0011
Cil. 116	12	5	17	71%	29%	0.0374	0.0078
Cil. 109	10	7	17	59%	41%	0.0413	0.0100
Cr. 91	18	2	20	90%	10%	0.0311	0.0028
Cr. 92	18	2	20	90%	10%	0.0567	0.0051
Cil. 129	17	3	20	85%	15%	0.1248	0.0159
Cil. 138	16	4	20	80%	20%	0.0606	0.0097
<b>TOTAL</b>							<b>0.1573</b>

Errores	e <sup>2</sup>	Confiability			k <sup>2</sup>
		90%	95%	99%	
2.5%	<b>0.000625</b>	1.64	1.96	2.58	<b>2.6896</b>
5%	<b>0.0025</b>	1.64	1.96	2.58	<b>3.8416</b>
7.5%	<b>0.005625</b>	1.64	1.96	2.58	<b>6.6564</b>

		NIVEL DE CONFIANZA			
		90%	95%	99%	
ERROR	e <sup>2</sup>	k <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
		k <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
	2.5%	677	967	1675	
	5%	169	<b>242</b>	419	
7.5%	75	107	186		

## VARIABLES CUANTITATIVAS

Para realizar este analisis hemos tomado un total de 325 encuestas repartidas respetivamente por eje.

Se calculo un promedio de para respuesta que va proporcionalmente con el numero de personas que respondieron cada respuesta.

Para el calculo de estas variables, se calculo un **Wh** que es la ponderacion de cada eje junto al total de ejes.

La **S** es la raiz de la sumatoria de  $(x-x^2)$  sobre  $n-1$ .

Para el analisis de sensibilidad, **No**, es igual a la sumatoria de  $Wh*S$  sobre el error estandar al cuadrado y éste a su vez sobre el nivel de confianza al cuadrado

Resumen de las respuestas por pregunta

7. Número de empleados que tiene en el establecimiento.

	X	X prom	$(x-xprom)^2$
a) $((0+10)/2)=$	5	3.9	1.1
b) $((11+20)/2)=$	15.5	2.0	183.5
c) $((21+30)/2)=$	25.5	1.5	576.4
d) $((31+40)/2)=$	35.5	1.0	1191.4
e) $((41+50)/2)=$	45.5	0	2070.3
f) 50	50		2500.0

8. Cuántos clientes vienen al local diariamente

	X	X prom	$(x-xprom)^2$
a) $((1+20)/2)=$	10.5	5.40	26.06
b) $((21+50)/2)=$	35.5	7.21	800.37
c) $((51+100)/2)=$	75.5	12.54	3963.38
d) $((101+200)/2)=$	151	14.36	18535.36
e) $((201+500)/2)=$	351	6.47	118356.11
f) 500	500	0.00	250000.00

9. Las compras se hacen en un periodo de

	X	X prom	$(x-xprom)^2$
a) $((1+15)/2)=$	8	3.15	23.52
b) $((16+30)/2)=$	23	7.15	251.30
c) $((31+45)/2)=$	38	6.43	996.62
d) $((46+60)/2)=$	53	5.87	2221.16
e) 60	60	0.55	3533.85

7. Número de empleados que tiene en el establecimiento.

EJES	a	b	c	d	e	f	x	# de personas que contestaron (x-prom)^2 por eje	S	Wh	Wh*S
Av. 19 (134 - 142)	20							4.15	0.467	0.0469	0.0201
Autopista (127 - 170)	15	2	3					3.55	0.432	0.0764	0.0260
Av. Suba (100 - 134)	17	3						3.83	0.449	0.1063	0.0165
Cil. 106 y 108	20							4.15	0.467	0.0213	0.0099
Cil. 122	20							4.15	0.467	0.0445	0.0208
Av. 15	20							4.15	0.467	0.1193	0.0557
AV. 19 (100 - 127)	20							4.15	0.467	0.0752	0.0300
Av. 7	17							3.52	0.431	0.0311	0.0134
Usaquén	17							3.52	0.431	0.0217	0.0093
Cil. 127	10	6	1					2.77	0.382	0.0106	0.0041
Cil. 116	7	9	1					2.46	0.360	0.0374	0.0050
Cil. 109	9	2	6					2.33	0.350	0.0413	0.0030
Cr. 91	15	5						3.62	0.437	0.0311	0.0013
Cr. 92	14	5	1					3.50	0.429	0.0567	0.0024
Cil. 129	8	6	5	1				2.72	0.378	0.1248	0.0047
Cil. 138	7	5	6	2				2.54	0.366	0.0606	0.0002
<b>TOTAL</b>											<b>0.223</b>

Errores	e^2	Confiability	k^2
2.5%	0.000625	90%	1.64
5%	0.0025	95%	1.96
7.5%	0.005625	99%	2.58

		NIVEL DE CONFIANZA		
		k^2	90%	95%
ERROR	e^2	1.64	1.96	2.58
	2.5%	958	1368	2370
	5%	239	342	592
	7.5%	106	152	263

8. Cuantos clienets vienen al local diariamente

EJES	a	b	c	d	e	f	xprom	# de personas que contestaron (x-prom)^2 por eje	S	Wh	Wh*S
Av. 19 (134 - 142)	18	2						5.870	0.556	0.047	0.0260
Autopista (127 - 170)	8	7	2	3				8.515	0.669	0.076	0.0511
Av. Suba (100 - 134)	16	2	2					6.623	0.590	0.106	0.0628
Cil. 106 y 108	10	5	4	1				8.133	0.654	0.021	0.0139
Cil. 122	8	5	3	4				9.172	0.695	0.044	0.0309
Av. 15	10	6	2	2				7.948	0.647	0.119	0.0772
AV. 19 (100 - 127)	10	4	2	2	2			7.870	0.644	0.075	0.0484
Av. 7	11	6						7.085	0.611	0.031	0.0190
Usaquén	6	6	5					7.282	0.619	0.022	0.0134
Cil. 127	7	3	5	2				7.938	0.646	0.011	0.0069
Cil. 116	5	2	4	4	2			8.523	0.670	0.037	0.0251
Cil. 109	5	2	4	4	2			8.523	0.670	0.041	0.0277
Cr. 91	18	2						5.870	0.556	0.031	0.0173
Cr. 92	7	8	5					8.324	0.662	0.057	0.0375
Cil. 129	8	7	2	3				8.515	0.669	0.125	0.0835
Cil. 138	3	2	8	7				12.182	0.801	0.061	0.0485
<b>TOTAL</b>											<b>0.642</b>

Errores	e^2	Confiability	k^2
2.5%	<b>0.000625</b>	90%	1.64
5%	<b>0.0025</b>	95%	1.96
7.5%	<b>0.005625</b>	99%	2.58

		NIVEL DE CONFIANZA		
		k^2	90%	95%
ERROR	e^2	1.64	1.96	2.58
	2.5%	2764	3948	6842
	5%	691	987	1710
	7.5%	<b>307</b>	439	760



9. Las compras se hacen en un periodo de:

EJES										
	a	b	c	d	e	f	# de personas que contestaron (x-xprom)^2 por efeje	S	Wh	Wh*S
Cil. 140 (CRA. 7 - AV. 19)	15	3	2				4.293	0.475	0.095	0.045
Av. 19 (134 - 142)	14	4	1	1			4.474	0.485	0.047	0.023
Autopista (127 - 170)	9	8	3				5.517	0.539	0.076	0.041
Av. Suba (100 - 134)	10	2	3	4			4.662	0.495	0.106	0.053
Cil. 106 y 108	9	8	2	1			5.488	0.537	0.021	0.011
Cil. 122	7	6	7				5.787	0.552	0.044	0.025
Av. 15	6	7	3	1	2		5.011	0.514	0.119	0.061
AV. 19 (100 - 127)	8	9	3				5.728	0.549	0.075	0.041
Av. 7	8	4	4	1			4.494	0.486	0.031	0.015
Usaquén	5	6	4	2			5.058	0.516	0.022	0.011
Cil. 127	5	9	3				5.230	0.525	0.011	0.006
Cil. 116	4	4	4	4	1		4.787	0.502	0.037	0.019
Cil. 109	2	4	4	7			5.353	0.531	0.041	0.022
Cr. 91	9	9	2				5.555	0.541	0.031	0.017
Cr. 92	8	10	2				5.766	0.551	0.057	0.031
Cil. 129	7	6	3	4			5.669	0.546	0.125	0.068
Cil. 138	2	2	5	11			6.175	0.570	0.061	0.035
<b>TOTAL</b>										<b>0.524</b>

Errores	e <sup>2</sup>	Confianbilidad	k <sup>2</sup>	
2.5%	<b>0.000625</b>	90%	1.64	<b>2.6896</b>
5%	<b>0.0025</b>	95%	1.96	<b>3.8416</b>
7.5%	<b>0.005625</b>	99%	2.58	<b>6.6564</b>

		NIVEL DE CONFIANZA		
		90%	95%	99%
ERROR	k <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
	e <sup>2</sup>	1.64	1.96	2.58
	2.5%	2253	3218	5576
	5%	563	805	1394
7.5%	250	<b>358</b>	620	

## RESULTADOS MUESTRA PILOTO

En la siguiente tabla, se muestra el resultado del censo seguido por la ponderación de cada eje.  
El número de encuestas por eje, fue un resultado proporcional al tamaño cada eje comercial según el número de locales comerciales.

	EJE COMERCIAL	No. ESTABLECIMIENTOS	% DEL EJE	No. ENCUESTAS
1	Usaquén (arriba de la 7ª)	55	2%	7
2	Cil. 106 y 108 (Av. 7ª - Av. 9ª)	54	2%	7
3	Cil. 109 (Av.15 - Av. 19)	105	4%	14
4	Cil. 116 (Av. 15 - Av. 19)	95	4%	13
5	Cil. 122 (Av. 15 - Av. 19)	113	4%	15
6	Cil. 127 (Av. 15 - Av. 19)	27	1%	4
7	Av. 15 (100 - 127)	303	12%	41
8	Av. 7ª (116 - 134)	79	3%	11
9	Cil. 140 ( 7 - Av. 19)	241	9%	32
10	Av. 19 (100 - 127)	191	8%	26
11	Av. 19 (134 - 142)	119	5%	16
12	Autop. Norte (127 - 170)	194	8%	26
13	Av. Suba (100 - 134)	270	11%	36
14	Cil. 129 (Autop. Norte - Cra. 52)	317	12%	43
15	Cil. 138 (Autop. Norte - Cra. 52)	154	6%	21
16	Cra. 91 (Av. Suba - 147)	79	3%	11
17	Cra. 92 (Av. Suba - 150)	144	6%	19
	<b>TOTAL ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES</b>	<b>2540</b>	<b>100%</b>	<b>342</b>

# FOTOS

Usaquén (arriba de la 7ª)







Cll. 106 y 108 (Av. 7ª - Av. 9ª)







CII. 109 (Av.15 - Av. 19)





CII. 116 (Av. 15 - Av. 19)





CII. 122 (Av. 15 - Av. 19)





Cil. 127 (Av. 15 - Av. 19)

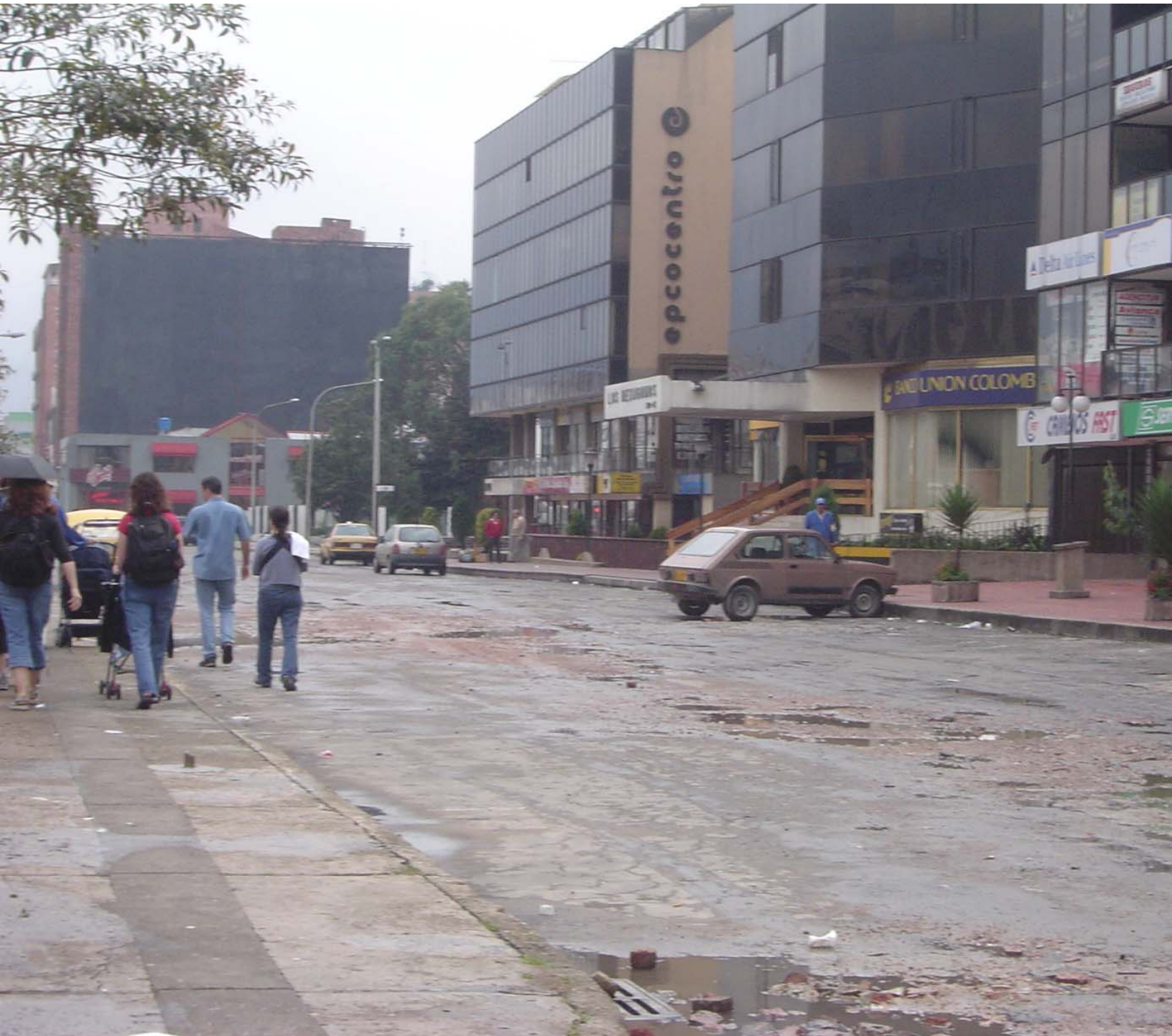






Av. 15 (100 - 127)





Av. 7ª (116 - 134)









CII. 140 ( 7 - Av. 19)



Av. 19 (100 - 127)





Av. 19 (134 - 142)





Autop. Norte (127 - 170)





Av. Suba (100 - 134)



Cll. 129 (Autop. Norte - Cra. 52)





Cll. 138 (Autop. Norte - Cra. 52)







Cra. 91 (Av. Suba - 147)





Cra. 92 (Av. Suba - 150)



