

Informe Final sobre CAP “Conocimientos, actitudes y prácticas sobre las intervenciones en el espacio público en Bogotá”

Resultados de la encuesta aplicada en las ciclovías de Bogotá el domingo 18 de abril de 2004.

0. Presentación

La encuesta de “Conocimientos, actitudes y prácticas sobre las intervenciones en el espacio público en Bogotá” tuvo como objetivo analizar los efectos que ha tenido el mejoramiento del espacio público de la ciudad sobre las percepciones de sus usuarios y de los comerciantes cuyos establecimientos son aledaños a dichas zonas. Para ello se abordaron distintas áreas urbanas en las cuales ha habido una intervención notoria (Carrera 15, Eje ambiental, Avenida Caracas y Zona T), así como zonas de control donde no ha habido mejoramiento o éste ha sido mínimo (Carrera Séptima, Carrera 13 y Av. Cl. 19).

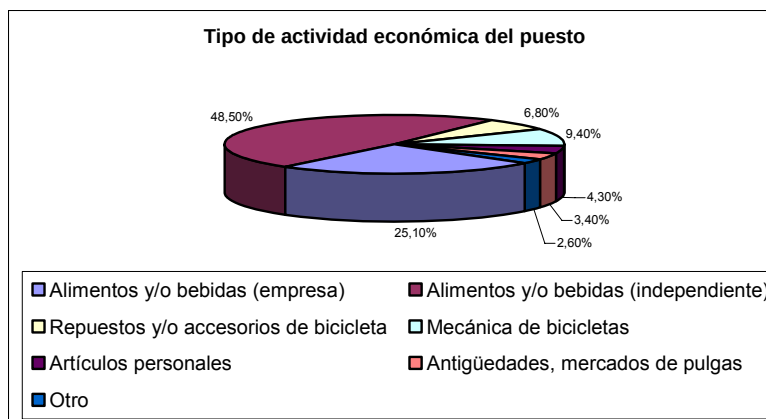
Igualmente, se diseñó y aplicó una encuesta destinada a sondear el impacto económico de la implementación de las ciclovías (ver anexo #2). El objetivo fue, específicamente, evaluar los niveles de generación de empleo en los días de ciclovía y el impacto económico de éstas en los ingresos de los comerciantes que allí trabajan. Paralelamente, se llevó a cabo un aforo de 1) los negocios generados gracias a la apertura de los espacios de ciclovías y recreovías y 2) los establecimientos formales destinados al servicio del tránsito automotor (ver anexo #3).

Este informe preliminar presenta los resultados relativos a la encuesta y el aforo realizados según muestra (ver anexo #1) en la ciclovía el día domingo 18 de abril de 2004. La primera sección está dedicada al análisis de la encuesta, la segunda a los datos obtenidos tras el aforo y la tercera presenta algunas conclusiones resultantes.

1. Análisis de la encuesta: impacto económico de las ciclovías

Una de los efectos más notorios de la implementación de las ciclovías -y recreovías- en Bogotá ha sido la consolidación de éstas como el espacio por excelencia de recreación y actividad física de los habitantes de la ciudad. Así mismo, este espacio se ha constituido en un ícono de identidad bogotana y, de esta manera, ha devenido en uno de los patrimonios culturales de los ciudadanos. Sin embargo, efectos de otra índole también han tenido lugar: la alta concurrencia generada por las ciclovías ha dado pie a la proliferación de ofertas económicas alternativas asociadas a la actividad física y el tiempo libre, a saber, pequeños negocios de repuestos, accesorios y mecánica de bicicletas, puestos de alimentos y bebidas y ventas informales de accesorios personales, antigüedades y “mercados de pulgas” se extienden a lo largo de las principales vías de la ciudad, habilitadas los domingos y festivos para el tránsito de bicicletas, peatones y deportistas.

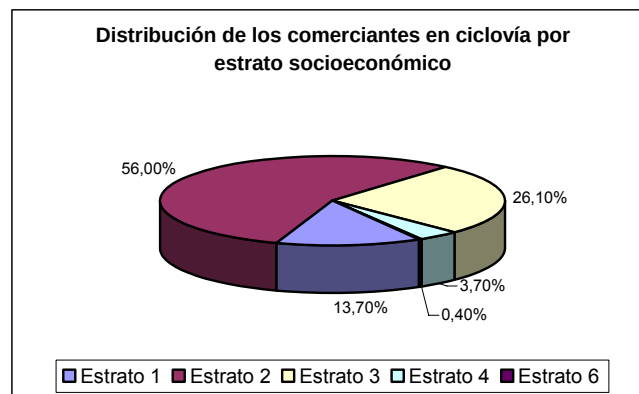
Gráfico 1.1



Ilustra la distribución del comercio en las ciclovías según su tipo de actividad económica.

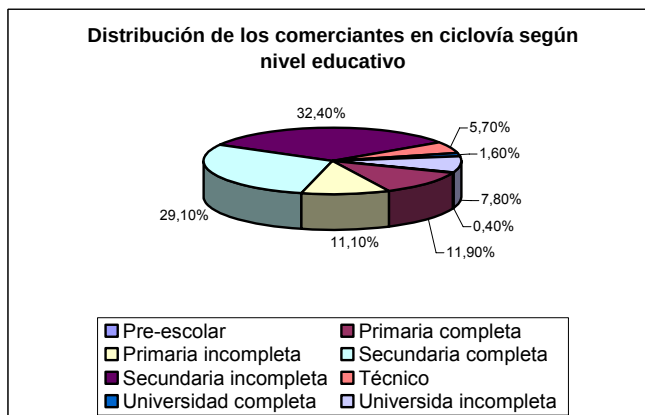
Tras la realización de la encuesta, fue posible observar diversos beneficios económicos generados por del establecimiento de las ciclovías, entre ellos el más importante, la generación de trabajo. Las características demográficas generales de la muestra permiten dar cuenta del impacto económico diferenciado sobre ciertos sectores de la población. Se observa en los resultados cómo la población económicamente más vulnerable es la más favorecida por las ciclovías en términos de generación de trabajo: de las personas encuestadas, el 95,9% (231) pertenece a los estratos 1,2 y 3. (Ver gráfico 1.2). Así mismo, trabajan en la ciclovía hombres (53,7%:132) y mujeres (43,9%:108) comerciantes entre los 13 y los 68 años ($\bar{Y}$ =36,13). Con respecto al nivel educativo de los comerciantes encuestados, una mayoría del 84,8% (207) cuenta con un nivel igual o inferior a la secundaria completa. (Ver gráfico 1.3).

Gráfico 1.2.



Muestra el impacto económico de la ciclovía por la generación de trabajo según estrato socioeconómica.

Gráfico 1.3.

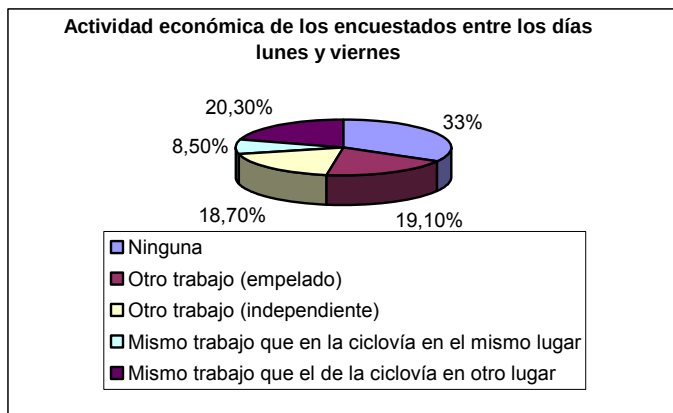


Expresa el impacto económico de la ciclovía por la generación de trabajo según el nivel educativo.

En virtud del funcionamiento de las ciclovías se ha generado una posibilidad de ingreso económico significativo para muchos ciudadanos: en promedio trabajan 1,34 personas por puesto instalado a lo largo de la ciclovía. Una mayoría del 33% (82) de las personas encuestadas dijo no tener otra actividad económica de lunes a viernes, lo que representa una fuerte dependencia económica del trabajo en la ciclovía. En otros casos, ésta se constituye en un ingreso económico coadyuvante: el 37,8% (93) de los encuestados tiene otro trabajo (como empleados o independientes) entre los días lunes y viernes. Para otros comerciantes la ciclovía representa únicamente un centro de demanda mucho mayor que otros escenarios de la ciudad, razón por la cual quienes habitualmente trabajan en lugares distintos al de la ciclovía

se desplazan hacia ella los domingos y festivos: un 20,3% (50) dijo tener el mismo trabajo de los días de ciclovía, pero en una ubicación distinta.

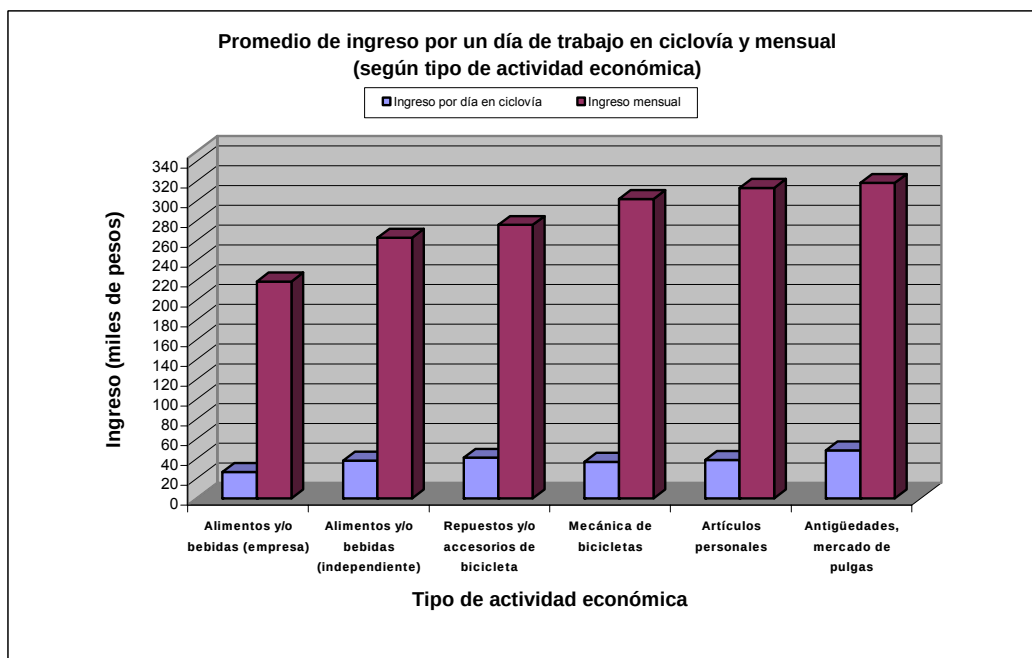
Gráfico 1.4.



Ilustra los niveles de generación de trabajo mediante el contraste entre la ocupación de los entrevistados como comerciantes en la ciclovía y la actividad económica llevada cabo entre los días lunes y viernes.

Otro de los factores que evidencia el impacto económico de las ciclovías es la relación entre el ingreso obtenido por un día de trabajo en la ciclovía y el ingreso total mensual. En promedio, los comerciantes encuestados tienen un ingreso de \$34.481,5 en un día de ciclovía y un ingreso mensual de \$259.669. Así, tenemos que el ingreso mensual por el trabajo en la ciclovía (regularmente cuatro domingos) representa el 53,11% del ingreso promedio mensual de los comerciantes. El gráfico 1.5 permite observar la relación entre el ingreso promedio obtenido por los comerciantes -según el tipo de actividad económica- por un día de trabajo en la ciclovía, en contraste con el ingreso mensual de los mismos.

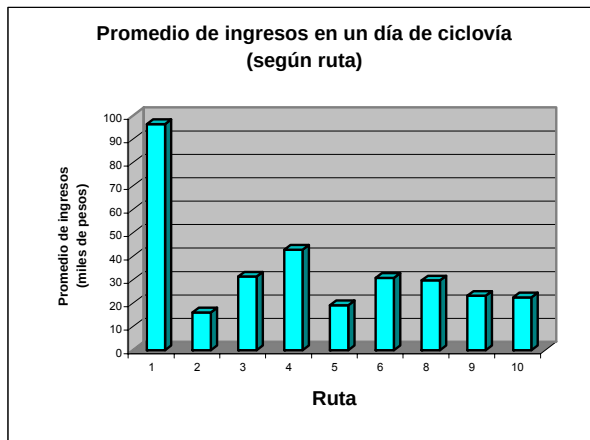
Gráfico 1.5.



Expresa la relación entre el ingreso promedio por el trabajo de un día en la ciclovía y el ingreso promedio mensual de los comerciantes

Sin embargo, otras circunstancias distintas al tipo de actividad económica permiten observar montos de ingreso diferenciados. Una de ellas es la zona de la ciudad en la cual fueron recolectados los datos. La distribución de las encuestas se desarrolló sobre un mapa de las ciclovías -que abarcan las principales vías de la ciudad- y a partir de éste se establecieron diez rutas con una extensión similar (ver anexo #1). Con respecto al ingreso, es de resaltar el fuerte contraste que marca la ruta 1¹ con respecto al resto de las rutas: por un día de trabajo en la ciclovía los comerciantes de esta ruta reciben en promedio \$96.429 (ver gráfico 1.6.), cantidad que en algunos casos incluso cuadruplica lo obtenido en promedio por otras rutas. Es posible que esta divergencia responda a que dicha ruta incluye la principal zonas de ingreso al Parque Nacional (Carrera séptima con calle 36), uno de los sitios más concurridos de la ciudad en los días de descanso.

Gráfico 1.6.



Representa el contraste entre los promedios de ingresos según las zonas preestablecidas para la recolección de los datos.

Finalmente, el beneficio económico de las ciclovías se extiende si tenemos en cuenta que la mayoría de los comerciantes que trabaja en ella son cabeza de familia. El 83,2% (203) de los encuestados expresó que destina el dinero obtenido por el trabajo de los días de ciclovía al sostenimiento de su familia. En promedio, el número de personas que dependen económicamente de los comerciantes encuestados es de 3,17 personas.

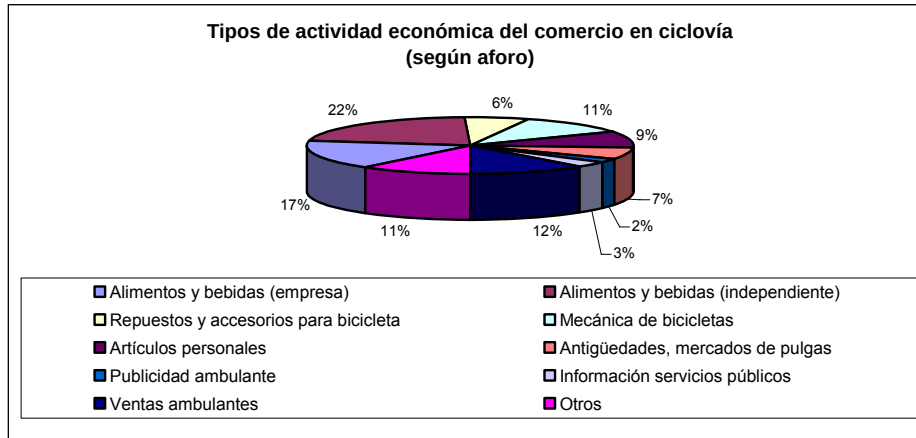
2. Análisis del aforo: empleo por funcionamiento de ciclovías vs. empleo relacionado con transporte motorizado.

El aforo realizado en las ciclovías tuvo como objetivo establecer un diagnóstico aproximado del número de puestos de comerciantes que funcionan en la ciclovía y el tipo de actividad económica que llevan a cabo. Así mismo se indagó por el número de establecimientos dedicados a prestar servicios relacionados con el tránsito automotor (talleres automotrices, bombas de gasolina, estaciones de servicio, ventas de automóviles y motos y lavado de carros) tanto en la calzada habilitada para ciclovía, como en la opuesta, donde transitan normalmente los automóviles. Con relación a estos establecimientos, se buscó establecer el promedio de personas que trabajan allí los días de ciclovía (también en ambas calzadas) (Ver anexo 3).

Según los resultados encontrados, el día 18 de abril de 2004 entre las 7 a. m. y las 2 p.m. se encontraban ubicados 1517 puestos a lo largo de las ciclovías bogotanas. La gráfica 2.1. ilustra la distribución de los puestos según su tipo de actividad económica.

¹ Cra. 7ª entre Calle 36 y Avenida 1º de mayo y Calle 17s entre Carrera 7ª y Autosur)

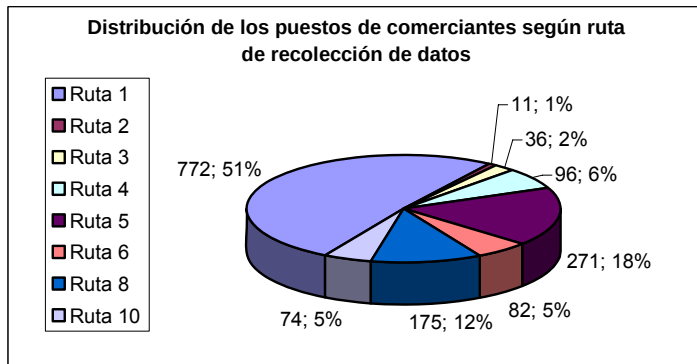
Gráfico 2.1.



Describe la distribución de los tipos de actividad económica del comercio en la ciclovía.

Igualmente, el gráfico 2.2. permite observar la distribución del total de los puestos según la ruta de recolección de los datos en la cual se encontraba ubicado en el día del aforo. Anteriormente se hizo hincapié sobre el contraste marcado por la Ruta 1 con respecto a las otras. En el aforo es igualmente notoria la concentración del impacto económico de las ciclovías sobre esta ruta: allí se concentra el 51% del total de puestos de comercio.

Gráfico 2.2.



Permite observar la distribución de los puestos de comerciantes a lo largo de la Ciclovía según la ruta de recolección de datos.

Así mismo, fue posible establecer la concentración de los diferentes tipos de actividad económica a lo largo de las rutas de la ciclovía. El cuadro 2.1. presenta la distribución porcentual de cada actividad económica según las rutas preestablecidas de recolección de los datos (ver anexo 1). En todos los tipos de actividad económica, exceptuando la “publicidad ambulante”, la Ruta 1² representa el mayor porcentaje.

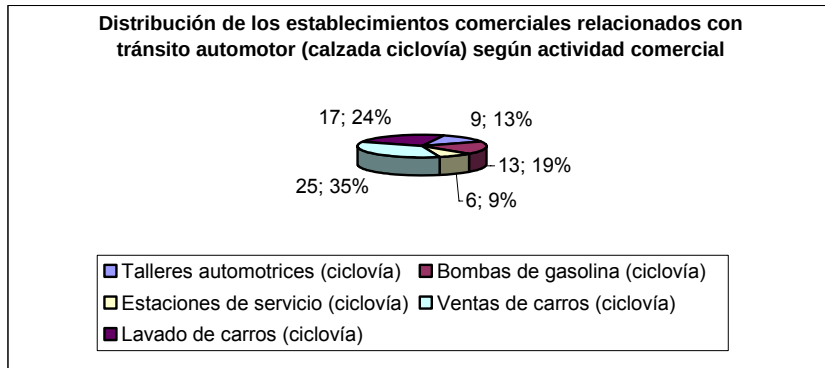
Durante el aforo se llevó a cabo también un conteo de los establecimientos comerciales que ofrecen bienes y servicios relacionados con el tránsito automotor. Se obtuvo como resultado un total de 70 establecimientos distribuidos a lo largo de la calzada de la ciclovía, cuya actividad económica varía como lo expresa el gráfico 2.3. En contraste, las calzadas opuestas contienen en total 137 establecimientos de las mismas características que se distribuyen como indica el gráfico 2.4.

² Cra. 7ª entre Calle 36 y Avenida 1º de mayo y Calle 17s entre Carrera 7ª y Autosur)

Cuadro 2.1. Concentración de los diferentes tipos de actividad económica a lo largo de las rutas de recolección de datos de la ciclovía

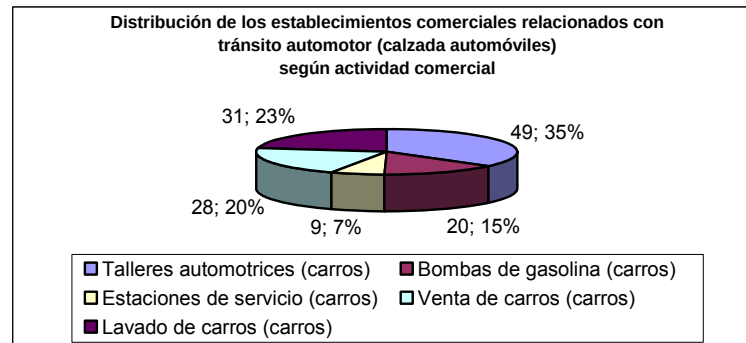
Actividad	Rutas								Total
	1	2	3	4	5	6	8	10	
Alimentos y /o bebidas (empresa)	16%	4%	3%	6%	33%	13%	22%	3%	100%
Alimentos y /o bebidas (independiente)	34%	-----	6%	8%	15%	12%	16%	9%	100%
Repuestos y accesorios para bicicleta	60%	-----	8%	13%	10%	-----	8%	1%	100%
Mecánica de bicicletas	41,8%	-----	2,32%	13,8%	13,4	-----	16,86%	11,04%	100%
Artículos personales	80%	-----	1%	8%	1%	-----	12%	-----	100%
Antigüedades, mercados de pulgas	100%	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	100%
Publicidad ambulante	-----	-----	-----	11,7%	82,3%	-----	-----	5,9%	100%
Información servicios Públicos	2,1%	-----	-----	-----	81,4	-----	-----	16,7%	100%
Ventas ambulantes	63,8%	-----	-----	1,7%	20,3%	4%	6,8%	3,4	100%
Otros	95.9%	-----	-----	1,2%	1,2%	1,2%	-----	-----	100%

Gráfico 2.3



Describe la distribución de los tipos de establecimientos comerciales relacionados con el tránsito automotor en la calzada de la ciclovía.

Gráfico 2.4



Describe la distribución de los tipos de establecimientos comerciales relacionados con el tránsito automotor en la calzada de los automóviles.

Los resultados demuestran una concentración de los establecimientos comerciales dedicados al transporte automotor en la Ruta 5³, tanto en la calzada de la ciclovía, como en la calzada utilizada por los automóviles. En el primer caso, la ruta 5 contiene el 58% de los establecimientos, mientras que en el segundo, representa el 49%. Las rutas 2, 6, 8 y 10, no registraron ningún establecimiento comercial dedicado a los automóviles en la calzada de la ciclovía. Así mismo ocurrió con las rutas 1 y 2 en la calzada de automóviles.

Finalmente, el aforo produjo una aproximación somera al promedio de empleados en los establecimientos relacionados con el transporte automotor en los días de ciclovía. El cuadro a continuación (2.2) presenta el promedio de trabajadores por tipo de actividad comercial de los establecimientos. Esto, a su vez, se diferencia según si se halla en la calzada de la ciclovía o en la de automóviles.

Cuadro 2.2. Promedio de trabajadores por tipo de actividad comercial de los establecimientos dedicados al transporte automotor en días de ciclovía

Actividad	Promedio de trabajadores (calzada ciclovía)	Promedio de trabajadores (Calzada automóviles)
Talleres automotrices	3,5	3,32
Bombas de gasolina	6,73	4,62
Estaciones de servicio	3,5	4,66
Ventas de carros	2,33	2,83
Lavado de carros	3.07	6,425

³ Av. Boyacá entre calles 170 y 127; Cll. 127 entre Av. Boyacá y Av. Suba; Av. Boyacá entre calle 127 y Av. El Dorado y Av- El Dorado entre Av. Boyacá-Parque Atahualpa.



Anexo # 1. Diseño metodológico

La investigación sobre “Conocimientos, actitudes y prácticas sobre las intervenciones en el espacio público en Bogotá” tuvo como objetivo el análisis de la relación existente entre la intervención sobre el espacio público y las percepciones de los usuarios y comerciantes sobre ella.

Para ello se desarrolló un muestreo no probabilístico por cuotas, dado que no se contó con una población de referencia que permitiera una inferencia estadísticamente confiable. Por dichos motivos, los resultados aquí expuestos no son representativos para la población de Bogotá. No obstante, este tipo de muestreo permitió enfocar la recolección de datos según los objetivos de la investigación. Es así que, para el caso concreto de la encuesta y el aforo aplicados en la ciclovía, se establecieron 10 rutas que cubren la totalidad de las ciclovías bogotanas. Para efectos del análisis se descartaron las rutas 7 y 9 por escasez de información.

Los archivos adjuntos denominados “Anexo 1” corresponden al mapa de ciclovías y a la distribución de las rutas y subdivisión en tramos. Los archivos denominados “Anexo 2” y “Anexo 3” corresponden a los formatos aplicados de encuesta y aforos respectivamente.