



Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte



Observatorio de Culturas

INFORME COMPARATIVO

PERCEPCIÓN DE LA CIUDADANÍA RESPECTO DE LOS EFECTOS DEL DÍA SIN CARRO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ EN LOS AÑOS 2008 Y 2009

INTRODUCCIÓN: Desde hace nueve años (24 de febrero del 2000), en el primer jueves del mes de febrero Bogotá organiza el “Día sin carro”. En una jornada de 13 horas (de 6h30 de la mañana a 7h30 de la noche) se restringe la circulación de vehículos particulares; en las calles sólo pueden circular buses, taxis, carros de policía, bomberos, diplomáticos, ambulancias, bicicletas, motocicletas, patines y carros con permiso especial.

Como lo subraya Juan Carlos del Castillo, Docente de la Maestría en Urbanismo de la Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia, para algunos el “Día sin carro” ayuda a disminuir el nivel de contaminación de aire y mejora los tiempos de viaje. Otros consideran que afecta negativamente el desempeño económico. Las ventas en general caen este día no solo en las gasolineras sino en el comercio en general. También es cuestionada su efectividad respecto a la reducción de la contaminación atmosférica con el argumento de que la mayor parte de la contaminación es producida por el transporte público anticuado¹, excesivo, y en ocasiones con motores diesel.

Para disminuir la contaminación de una manera más efectiva Bogotá restringió el uso del carro particular en las horas de mayor congestión u horas pico (denominado Pico y Placa, según el cual entre las 6h00 y 9h00 de la mañana y 4h00 y 7h00 de la tarde dos veces a la

¹ En Bogotá, la edad promedio del transporte público colectivo es de 10.83 años. De la siguiente manera: las busetas 18.12 años, los buses 7.93 años y los colectivos 7.72 años, mientras que en ciudades como Curitiba, Sao Paulo y Santiago de Chile tienen edades promedio de su parque automotor entre 6 y 8 años. Reporte Anual de Movilidad, Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región, Universidad de los Andes, Cámara de Comercio de Bogotá 2008.

semana los carros con las placas señaladas no pueden salir a las calles), se aumentó el control de emisión de gases contaminantes, se fomentó el uso de la bicicleta y se restringió el estacionamiento en los espacios públicos. Articulado a estas políticas y a las que pretenden disminuir el impacto de las obras que se adelantan en la ciudad, se da inicio a la restricción diaria del tránsito de vehículos, es decir, se amplió el horario de restricción al día completo, para mejorar la movilidad vehicular en las horas valle (se extendió a toda la jornada desde las 6h00 de la mañana hasta las 8h00 de la noche).

A modo de ilustración algunos de los países en los que se han realizado jornadas similares son:

- Francia (66 ciudades en 1999 junto con París).
- Reino Unido (incluyendo Londres).
- Italia (92 ciudades incluyendo Roma).
- Bélgica (incluyendo Bruselas).
- Países Bajos (incluyendo Ámsterdam).
- Alemania (incluyendo Múnich).
- Islandia (incluyendo Reikiavik).
- Canadá (incluyendo Ottawa).

Ciudades que en su mayoría cuentan con servicios de transporte alternativo al carro particular como el metro, el underground, trenes y buses articulados sistémicamente; a diferencia de Bogotá, existe en estas ciudades un transporte alternativo eficiente.

Este informe da cuenta de la percepción de 1.284 ciudadanos que respondieron las diferentes encuestas que la Oficina Observatorio de Culturas de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte en los últimos dos días sin carro (2008 y 2009). Los puntos intervenidos fueron:

2008 febrero7

1. Av Boyacá con Calle 53
2. Av Jiménez con Caracas
3. Universidad Javeriana. Carrera 7 con calle 41
4. Bosa Av Ciudad de Cali con Av Primero de Mayo
5. Centro comercial Unicentro. Cra 15 con calle 127

599 Instrumentos

2009 febrero 5

1. Universidad Javeriana. Carrera 7 con calle 41
2. Centro Colombo-francés calle 19 con cra 3
3. Centro comercial Plaza de las Américas. Trans 71d Calle 26 sur
4. Centro comercial Unicentro. Cra 15 con calle 127
5. Portal de Transmilenio Calle 80
6. Puente Venecia, Av68 con Autopista sur

685 Instrumentos

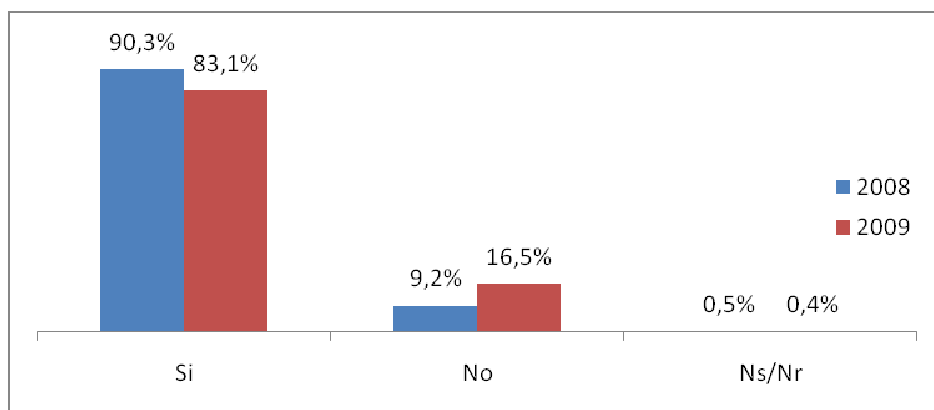
El instrumento empleado en las dos oportunidades fue el mismo; el del 2009 contiene además tres preguntas nuevas que indagan por la percepción ciudadana de la extensión de la restricción vehicular cotidiana a todo el día. Estos instrumentos se encuentran consignados en el **Anexo N 1**.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

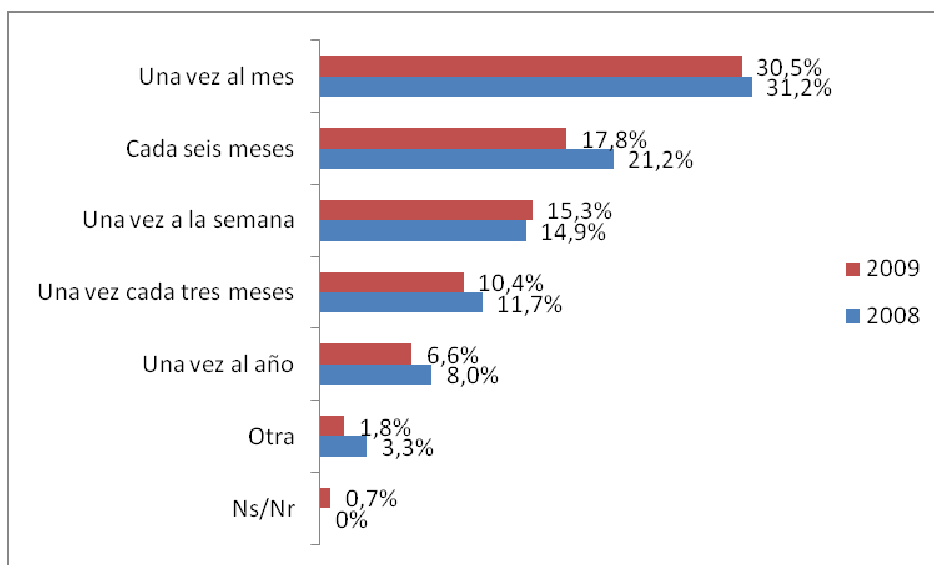
Lectura de Datos:

Pregunta No 1. Está usted de acuerdo con la realización del día sin carro



En este caso el comportamiento de las variables *Si* y *Ns/Nr* es muy similar para los dos años, sin embargo el número de encuestados que manifestó estar en desacuerdo con la realización de día sin carro casi se duplicó, pasó de 9.2% a 16.5%. No obstante aun se puede decir que la gran mayoría de los ciudadanos encuestados se encuentran de acuerdo con la medida.

Pregunta No 2. Con qué frecuencia le gustaría que se realizara

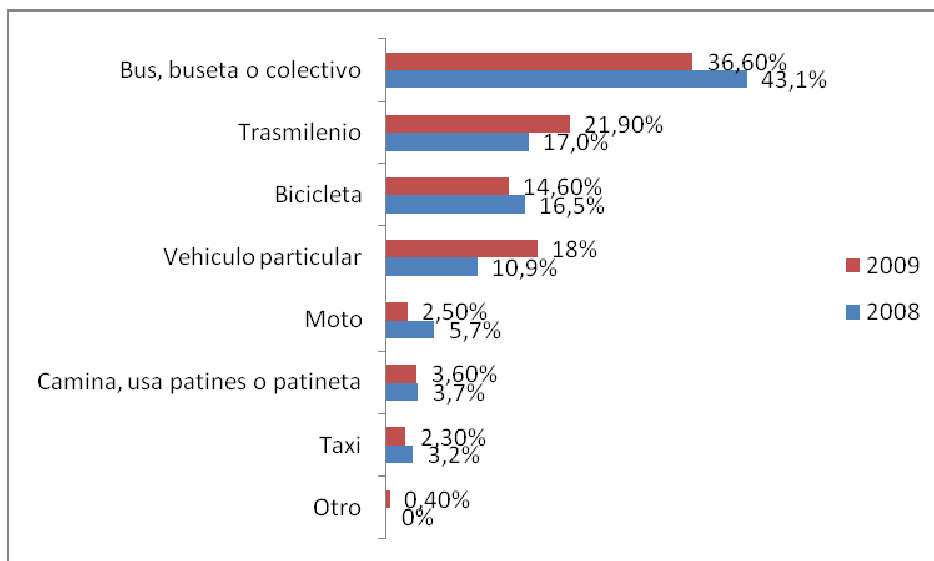


En esta pregunta se conserva el orden: *Una vez al mes*, seguida de *Una vez cada seis meses* y *Una vez a la semana*. Al parecer en los dos años más del 70% de los encuestados manifiesta consecuentemente con la pregunta número uno que desearía que esta actividad se realizara con una mayor frecuencia de la que se le da.



Foto Observatorio de Culturas 2008

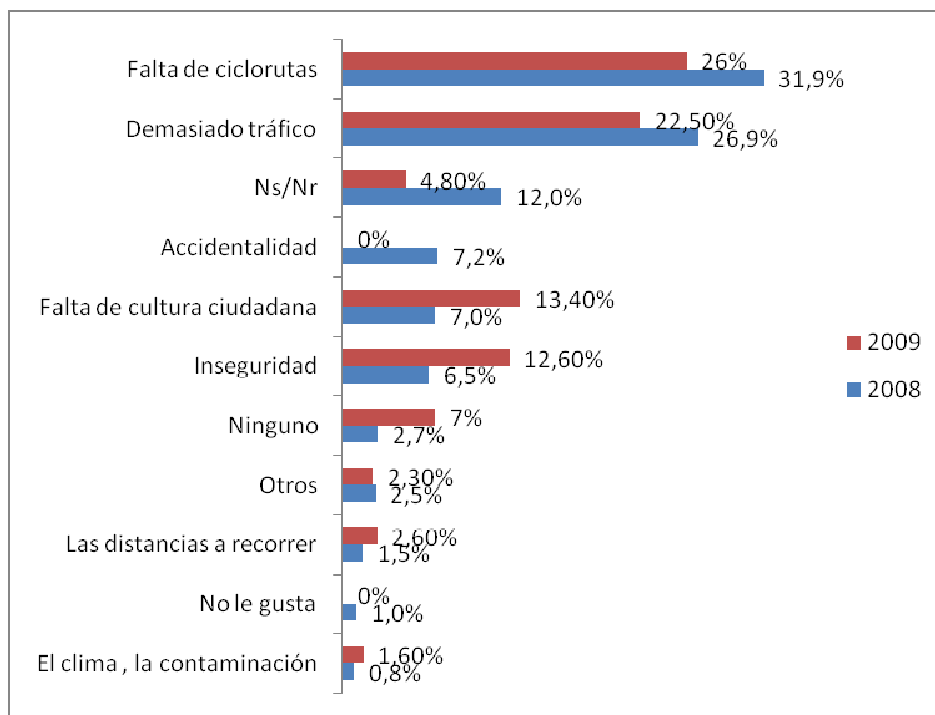
Pregunta No 3. Cuál es el medio de transporte que usa habitualmente para desplazarse



En los resultados de esta pregunta vemos claramente que el medio de transporte más popular entre los ciudadanos encuestados es el *Bus, buseta o colectivo* ya que en los dos años indagados obtenemos que dos de cada cinco individuos hacen uso cotidiano de tal servicio. Por otra parte el uso de *Trasmilenio* ascendió en 4.9 puntos porcentuales para el 2009, mientras que el uso de la bicicleta cayó en 2. La distribución de la variable *Vehículo particular* se comporta de acuerdo a los estudios adelantados por la Secretaría de

Movilidad para Bogotá y la Región que indican que el uso de este tipo de transporte ha aumentado ya que “un mayor número de ciudadanos han adquirido vehículo particular en los últimos años y que esto se debe al crecimiento de la economía, representada por el PIB, la estabilización del dólar, el poder adquisitivo de las personas y la existencia de mayores facilidades de crédito... En los últimos años, la ciudad ha sufrido un incremento considerable en la cantidad de vehículos particulares que circulan a diario, el parque automotor se ha incrementado un 180% respecto a los vehículos matriculados antes de 1990, sin contar los registrados en municipios vecinos a la capital”² (7.1 puntos porcentuales en este sondeo). Las variables Camina y Taxi muestran una participación baja y similar en cada aplicación del sondeo.

Pregunta No 4. Según su opinión, cuál es el mayor inconveniente que existe en la ciudad para movilizarse en bicicleta



² Reporte Anual de la Movilidad. Secretaría de Movilidad de Bogotá y la Región. Universidad de los Andes. Cámara de comercio de Bogotá. 2008

Es evidente que el mayor inconveniente que denuncian los encuestados es la *Falta de Ciclorutas*³, a esta queja se le suman las relacionadas con infraestructura tales como el mal estado de las vías y la falta de parqueaderos idóneos para las bicicletas⁴ en un primer grupo de necesidades desatendidas. En un segundo grupo se encuentran el exceso de tráfico, refiriéndose tanto a vehículos de servicio público⁵ como particular, la *Falta de cultura ciudadana* que en este caso hace referencia a la imprudencia tanto de peatones que principalmente invaden las Ciclorutas como de conductores que no respetan a los ciclistas. La *Inseguridad* es otro ítem que aparece en las dos aplicaciones y hace referencia a los robos de las bicicletas y sus ocupantes. Otros factores como *Las distancias a recorrer* son apenas previsibles en una ciudad con una extensión geográfica de las características de la bogotana. Por otra parte y pese a que la capital suele tener un clima lluvioso en gran parte del año no aparece con mucha fuerza el inconveniente del clima que para este ejercicio se aunó al de la contaminación. Resulta interesante que pese a que según la pregunta No 3 solamente cerca del 15% de los encuestados manifieste desplazarse habitualmente en bicicleta, sea cerca de un 30 % los que ubican la carencia de Ciclorutas como el mayor inconveniente para los ciclistas. Cabe señalar que esta pregunta fue abierta, es decir, que las respuestas fueron espontáneas. No obstante los resultados en los dos años acogen prácticamente las mismas demandas con excepción de la variable accidentalidad que para el 2009 desapareció⁶.

³ Al parecer los 312 kilómetros de Ciclorutas no cubren las necesidades de desplazamiento para una ciudad con la extensión de Bogotá.

⁴ En total para finales del 2007 la ciudad contaba con 472 estacionamientos fuera de la vía que generaban un total de 28.501 cupos de parqueo para vehículos Según el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región. Para bicicletas no se tiene ningún registro, no obstante FENALCO y la Secretaría de Tránsito y Transporte adecuaron para 2009 cicloparqueaderos gratuitos en la localidad de Kennedy, en los que solo se necesitaba de un documento de identificación y candado.

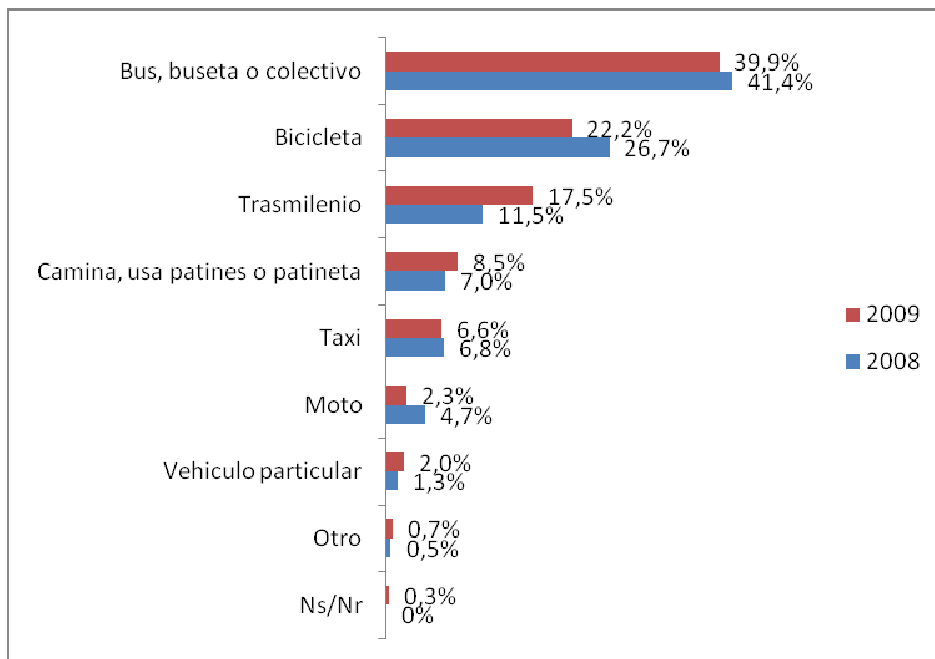
⁵ Que para el finales del 2007 llegó según el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región a un total de 7.120 buses, 5.030 busetas y 4.944 microbuses. Lo que representó un aumento del 1,8%, 0,18% y 0,4% respectivamente. Mientras que en el caso de los taxis en el 2007 se registró un total de 46.553 vehículos mientras que el año anterior habían 40.519, lo que representa un aumento del 14.9% sin contar los taxis ilegales y clonados.

⁶ Al parecer la percepción respecto al tema de la accidentalidad se comporta igual que la realidad puesto que según datos del el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región el número de personas heridas y muertas por condición "ciclista" cayó en los últimos 6 años en cerca de un 50%.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

Pregunta No 5 Qué medio de transporte utilizó hoy para desplazarse



Las variables en esta pregunta se ordenaron exactamente igual en los dos años, los cambios más significativos se ubican en un aumento de las personas que usaron Transmilenio (6%). En general se reafirman datos en los cuales pese a la inserción del sistema masivo de Transmilenio y su creciente despliegue por la ciudad, los bogotanos siguen en su mayoría haciendo uso de los sistemas tradicionales como el bus, la buseta y el servicio colectivo, que por demás resultan más económicos que los articulados⁷. Se evidencia una caída en el porcentaje que utilizó la bicicleta este año (-4.5%) que podría verse explicado por la falta de promoción y la casi imperceptible campaña de mediática que se le dio al suceso.

Resulta curioso que a diferencia de los estudios desarrollados por La Secretaría de Movilidad de Bogotá y la Región⁸ el porcentaje de individuos que manifestó utilizar motocicletas para su desplazamiento cayó en un 2.4%, queda la duda de si se debió al tipo de operativo en campo del sondeo; ya que éste se hace a transeúntes de lugares neurálgicos de la ciudad y no a conductores de motocicletas, en otras palabras es probable que los motociclistas no caminen distancias pequeñas, que todo el tiempo se desplacen en sus motos y por esto no se haya podido contar con una representación más alta de este tipo de ciudadanos en las muestras.

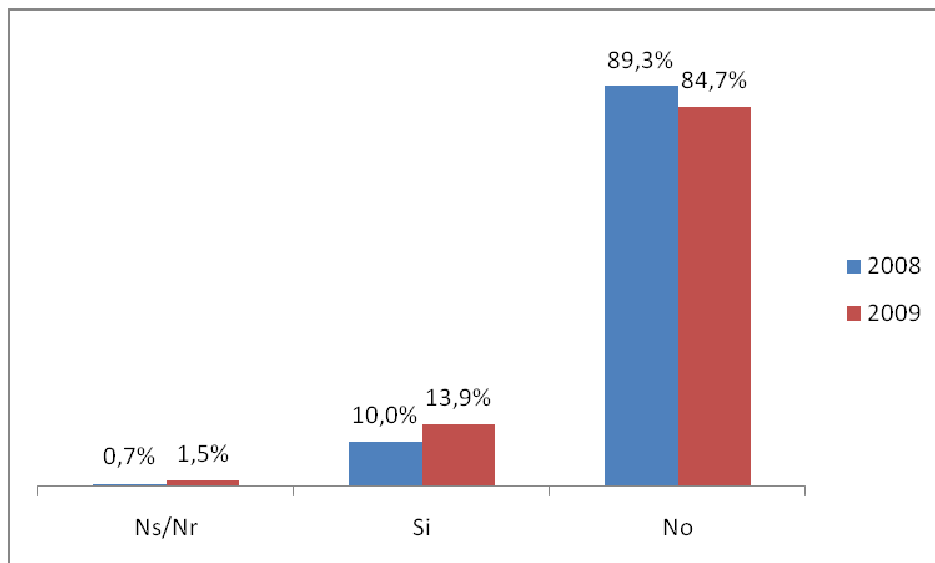


Foto: Observatorio de Culturas 2009

⁷ Según datos del Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región En términos comparativos, el uso de Transmilenio (TM) representa un mayor costo monetario para los usuarios- en términos tarifarios- que el uso del transporte público colectivo (TPC) –buses, busetas y colectivos-. Actualmente la tarifa de TM es 26% mayor que la tarifa del TPC.

⁸ Donde a partir del año 2004 se ha presentado un acentuado aumento en el número de motocicletas nuevas en circulación. Tan solo entre el 2006 y el 2007 el parque de motocicletas ascendió un 43,2% llegando a 94.997 motos registradas.

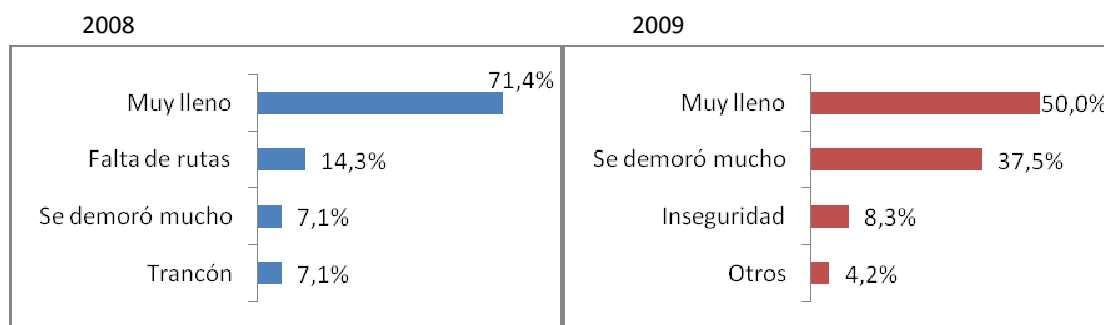
Pregunta No 6. Tuvo alguna dificultad con ese medio de transporte



En los resultados arrojados por esta pregunta resulta evidente que la mayoría de los individuos entrevistados no padecieron de ninguna dificultad con el medio de transporte que usaron. No obstante cobra vital importancia ese 10% y 14% respectivamente que manifestaron sufrir algún tipo de dificultades en su desplazamiento.

A continuación desglosaremos los inconvenientes según el tipo de transporte usado.

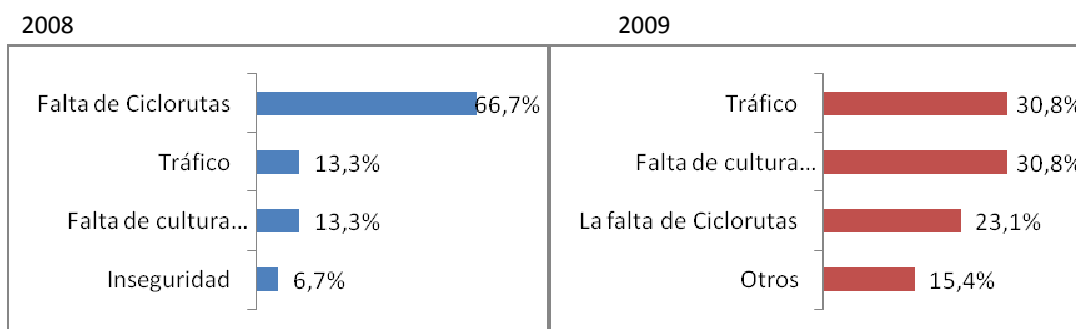
- **Transmilenio**



Se debe precisar que estos porcentajes son sobre el total de personas que manifestó haber tenido alguna dificultad en este tipo de transporte, para 2008 (14 personas) y para 2009 (24 personas).

En primer lugar el sobrecupo de los articulados, en segundo lugar puede agruparse la falta de rutas que deviene en la demora en la prestación del servicio. Por último la aparición de la categoría inseguridad para el 2009 (8.3%) que alerta acerca de la percepción por parte de los usuarios de este sistema de transporte.

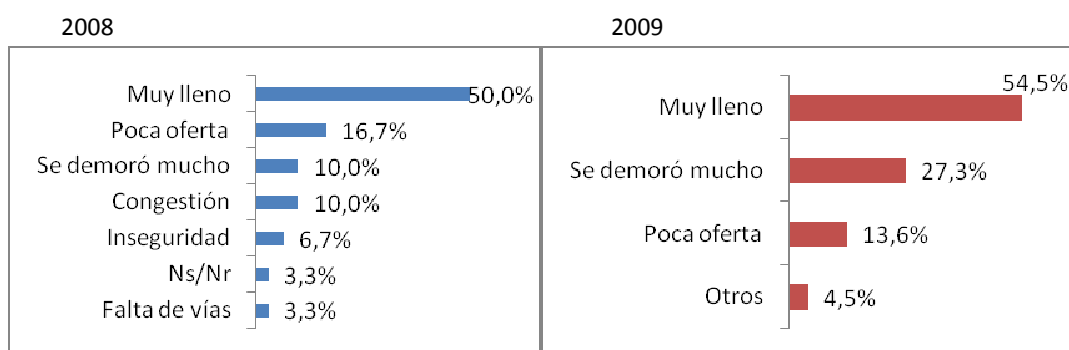
- **Bicicleta**



Se debe precisar que estos porcentajes son sobre el total de personas que manifestó haber tenido alguna dificultad en este tipo de transporte, para 2008 (15 personas) y para 2009 (13 personas).

En los resultados de esta pregunta se ve un cambio radical de un año respecto al otro en cuanto a la falta de Ciclorutas que para el 2008 fue la queja más frecuente entre los que tuvieron alguna dificultad movilizándose en bicicleta y para el 2009 aparece en tercer lugar disminuyendo a casi a una tercera parte. En cambio, para el año 2009 el *Tráfico* fue identificado como la principal molestia de los ciclistas en la ciudad, la *Falta de cultura ciudadana* refiriéndose principalmente a la imprudencia de los peatones que invaden las Ciclorutas y la de los conductores que no respetan al ciclista, se incrementa para el presente año en un 17.5%, manifestando un retroceso en el camino ganado en este ámbito los años pasados.

- **Bus, Buseta o Colectivo**



Se debe precisar que estos porcentajes son sobre el total de personas que manifestó haber tenido alguna dificultad en este tipo de transporte, para 2008 (30 personas) y para 2009 (44 personas).

Para este tipo de transporte la principal dificultad manifestada por los usuarios fue para los dos años encontrarse muy lleno, al respecto cabe señalar que las indagaciones se adelantaron en horas de la mañana de 8h00 a las 11h00 tiempo en el cual suele

desplazarse la mayoría de los individuos a su trabajo, se puede decir que es la hora pico de los usuarios de buses, busetas y colectivos. La encuesta se desarrolló en este horario presupuestando que los encuestados ya hubiesen hecho algún desplazamiento en la ciudad y pudieran de tal forma rendir sus percepciones, dificultades y opiniones a la investigación. Otras de las denuncias de los usuarios fueron la demora y la falta de rutas o poca oferta, refiriéndose a la baja frecuencia con la que pasaban los buses, en otras palabras, dicen que se tardaban mucho entre un bus y el siguiente con la misma ruta.

Las categorías Taxi, Moto y Camina, no fueron analizadas ya que el número de individuos que manifestó experimentar dificultades con esos tipos de transporte son inferiores a 10 o inexistentes en algunos casos. La categoría Vehículo particular fue excluida por obvias razones.



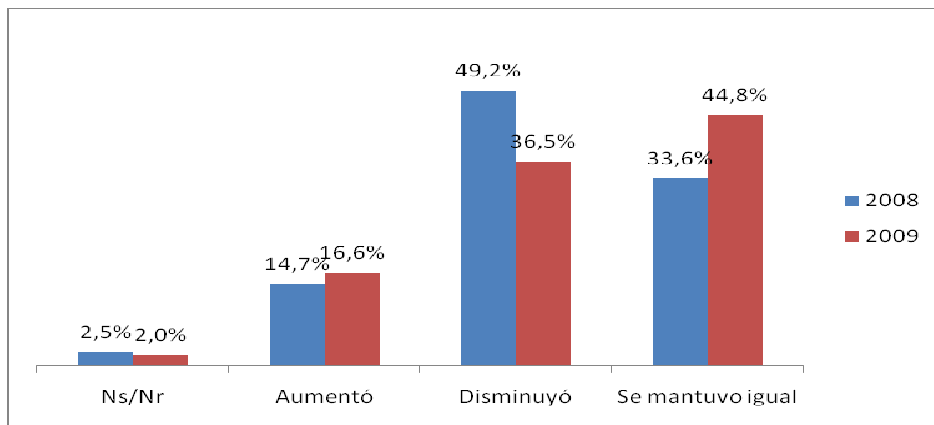
Foto: Observatorio de Culturas 2009

Pregunta No 8. El tiempo de desplazamiento el día de hoy entre su lugar de residencia y su actividad principal:

Pregunta que cobra importancia si tenemos en cuenta que según datos de la Secretaría de Movilidad para el año 2008 “más de la mitad de las personas que viven en Bogotá invierten alrededor de 2 horas de desplazamiento al día (ida y vuelta)”⁹, que el tiempo total de viaje ha crecido cerca de un 5.5% anual en los últimos años y que de la misma manera la velocidad de recorrido para el transporte público colectivo ha descendido, pasando de 24,5 km/h en el 2003 a 18,3 en el 2007¹⁰

⁹ Reporte Anual de la Movilidad. Observatorio de movilidad de Bogotá y la Región. No1 de 2008

¹⁰ Fuente Secretaría Distrital de la Movilidad 2007.

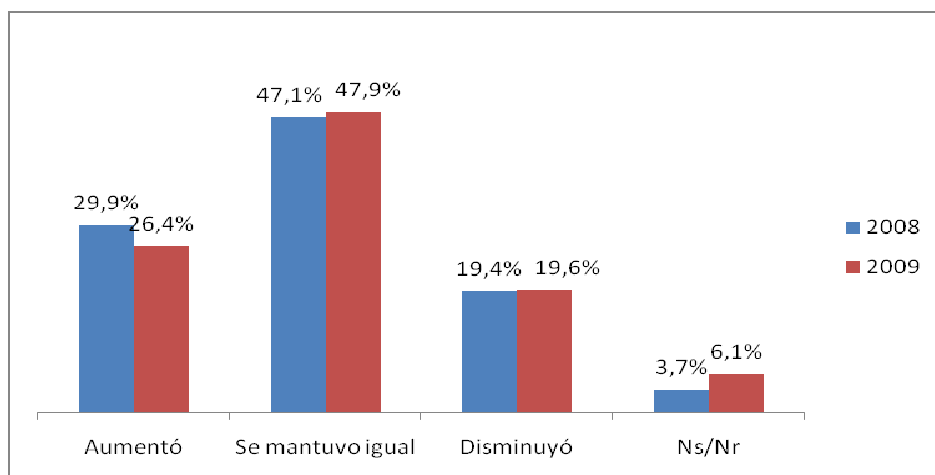


En este caso las diferencias más marcadas se encuentran en que para el año 2009 el porcentaje de individuos que manifestaron haber experimentado una disminución en el trascurso de tiempo empleado para ir desde su casa a su actividad principal cayó en 13%, que a su vez fue incrementado a la categoría *Se mantuvo igual* que paso del 33.6% al 44.8%. Se podría decir que los esfuerzos enfocados en disminuir los tiempos de recorrido fueron más efectivos o por lo menos percibidos de una mejor manera para el 2008.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

Pregunta No 9. Según su experiencia personal, la oferta de transporte para hoy:



Los resultados de esta pregunta muestran tendencias muy similares para los dos años, la única diferencia que se presenta es que cerca de un 3% de las personas que experimentaron o percibieron un aumento en la oferta transportadora para el 2008, pasaron a un estado de indecisión en el 2009. Acerca de la percepción de la ciudadanía respecto al esfuerzo del gremio transportador por cubrir el déficit producto de la ausencia de vehículos particulares, se podría decir en términos generales que se mantuvo de la misma manera para este año, ya que tan solo el 19 % de los encuestados en los dos años manifiesta haber percibido una disminución en dicha oferta, en otras palabras; no experimentaron el déficit, fenómeno que podría encontrar explicación en los bajos promedios diarios de pasajeros movilizados, indicador que mide la densidad de cada vehículo de servicio público y sirve para establecer una relación entre el nivel de oferta y demanda del servicio. Según datos del Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región éste ha venido bajando en los últimos 8 años; evidenciando la sobreoferta¹¹ de vehículos de servicio público en la ciudad (entre 8mil y 10mil)¹².

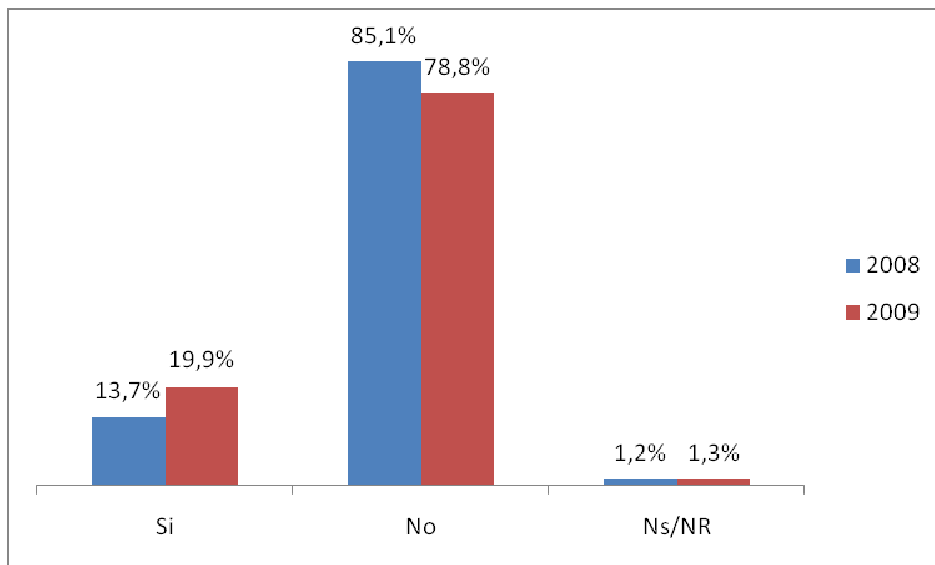
Para el 2009 concretamente Los habitantes de Bogotá, tuvieron a su servicio 747 articulados y 442 alimentadores de Transmilenio, 15.200 buses de transporte público colectivo y 40.000 taxis.¹³

Pregunta No 10. Sus actividades cotidianas se están viendo afectadas por la jornada del día sin carro

¹¹ Mientras que el promedio de pasajeros por vehículo en Bogotá es 200, los estándares internacionales sugieren que el nivel de ocupación debe estar cercano a 500 pasajeros día. Reporte Anual de Movilidad, Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región, Universidad de los Andes, Cámara de Comercio de Bogotá 2008.

¹² Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en cálculos propios y en datos suministrados por el DANE. Encuesta de transporte urbano automotor de pasajeros 2007.

¹³ Según datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, tomado de: http://www.transitobogota.gov.co/contenido.asp?plantilla=1&pub_id=542&pag_id=1095&cat_id=181

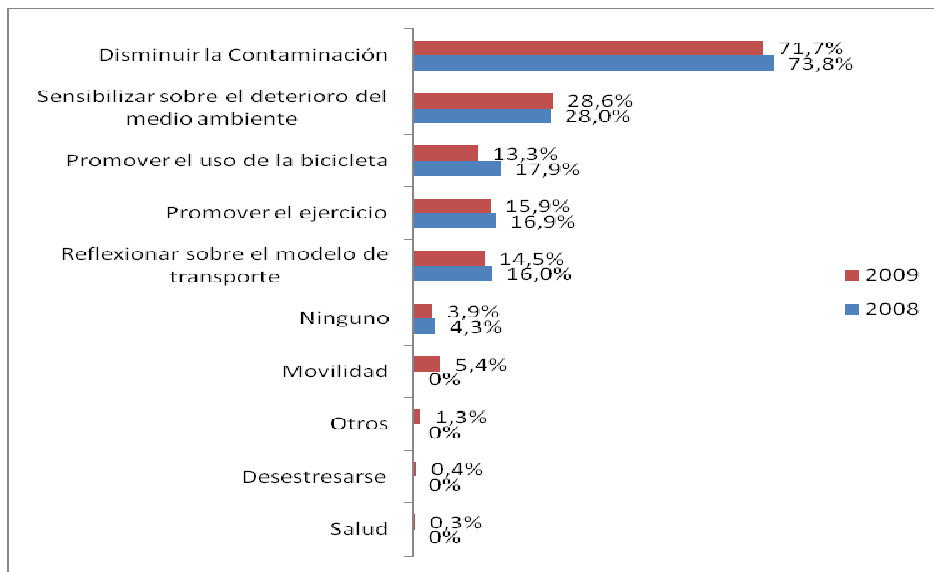


Los resultados de esta pregunta muestran un aumento de 6.2% en el porcentaje de individuos que manifiesta que sus actividades cotidianas se vieron afectadas por la jornada del día sin carro. La tasa de indecisos permanece constante. Apparently las actividades cotidianas de la mayoría de los bogotanos encuestados no dependen del uso de un vehículo particular para su desplazamiento.



Foto: Observatorio De Culturas 2009

Pregunta No 11. Cuál cree usted que es el beneficio de realizar un día sin carro



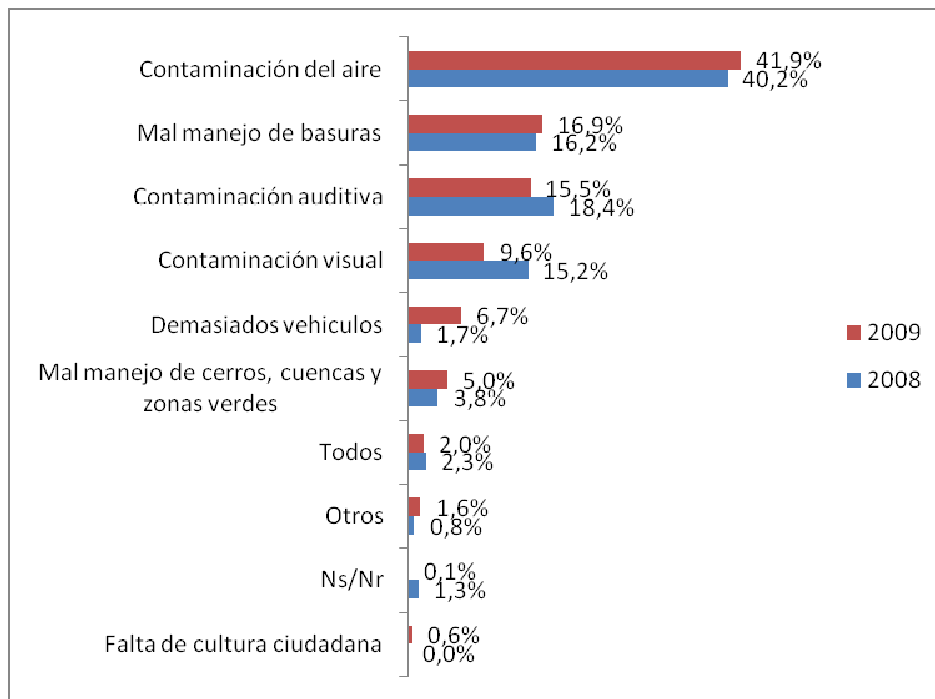
Respecto a cuál es el beneficio de una jornada como la del día sin carro casi tres cuartas partes de la población encuestada contestó que disminuye la contaminación, en segundo lugar se encuentra la variable *Sensibilizar sobre el deterioro del medio ambiente* con un 28%. Si nos damos cuenta para los dos años el mayor beneficio que detentan los ciudadanos es referido al medio ambiente y su conservación, Tendencia que resulta interesante si tenemos en cuenta que “según el Departamento Técnico Administrativo de Medio Ambiente (DAMA) cerca del 65% de los gases contaminantes que se arrojan a la atmósfera, en la ciudad son generados por el sector transporte, y afirman que la contaminación generada por fuentes móviles se debe principalmente a la mala calidad del Diesel, al déficit en el mantenimiento del parque automotor, a la avanzada edad del mismo y a la congestión”¹⁴ y que según el Observatorio Ambiental de Bogotá “el objetivo de las jornadas *día sin carro* es, generar en la comunidad un espacio de reflexión sobre la necesidad de construir una ciudad más sostenible: menos contaminada y con sistemas de transporte masivo eficientes”¹⁵.

Para el ejercicio del 2009 se dejó abierta la opción de otro beneficio, pero los resultados obtenidos no muestran ninguna tendencia, aparecieron categorías como movilidad, desestresarse y salud pero con una muy baja incidencia.

Pregunta 12. Cuál considera usted que es el principal problema del medio ambiente de la ciudad

¹⁴ Centro de Investigaciones en Ingeniería Ambiental de la Universidad de los Andes (CIIA). Estimación del inventario de emisiones de fuentes móviles para la ciudad de Bogotá e identificación de variables pertinentes. 2005.

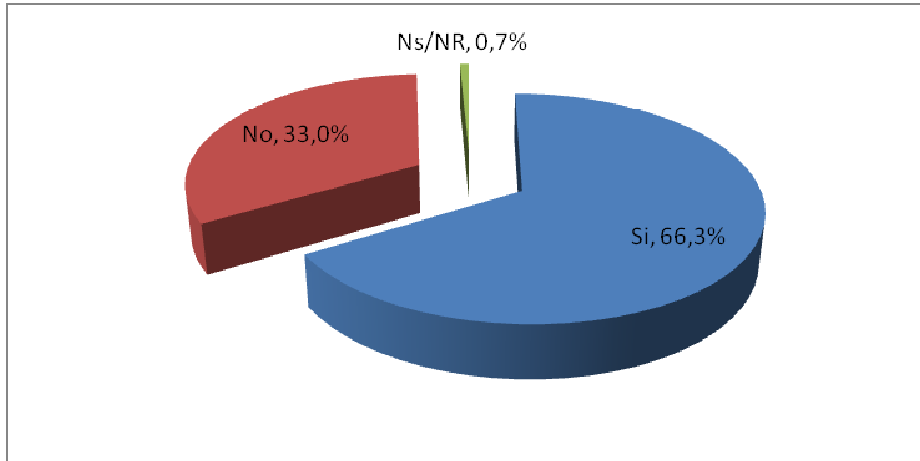
¹⁵ Tomado de: <http://observatorio.dama.gov.co/index.php?n1=2&n2=23&n3=237&contenido=81>



En estos resultados vemos que en la percepción de los encuestados el principal problema ambiental de la ciudad es la contaminación del aire, seguido del mal manejo de las basuras. Al parecer estas dos categorías son las más reforzadas en la mente de los ciudadanos, mientras el tema de la contaminación auditiva y visual no cuenta con un impulso mediático que permita una gran recordación del tema. En el caso del mal manejo de las cuencas y los ríos su baja representación en las tablas puede deberse a que no son una experiencia directa para el común de la gente, es decir, que muy pocas personas viven cerca o se ven afectadas directamente por dicho fenómeno. El caso de la gran cantidad de vehículos está directamente ligado con la contaminación del aire ya que son éstos quienes en su mayoría arrojan monóxido de carbono y otros gases tóxicos al aire. Por otra parte resulta curioso que en el sondeo realizado en el 2009 aparezca la categoría “falta de cultura ciudadana” que hace referencia principalmente a las actitudes de algunos individuos que arrojan basura a la calle y desperdicios industriales a las cañerías fenómeno que podría asociarse con el mal manejo de las basuras pero desde una mirada introspectiva, es decir, no desde la institución o empresa encargada de recoger y manejar las basuras sino desde el ciudadano en sí mismo.

Las Preguntas a continuación fueron desarrolladas únicamente para el año 2009, obedeciendo a la coyuntura distrital en lo referente a la extensión en la medida de pico y placa a todo el día.

Pregunta No 13. Conoce usted el cambio en la medida del Pico y Placa que se implementará



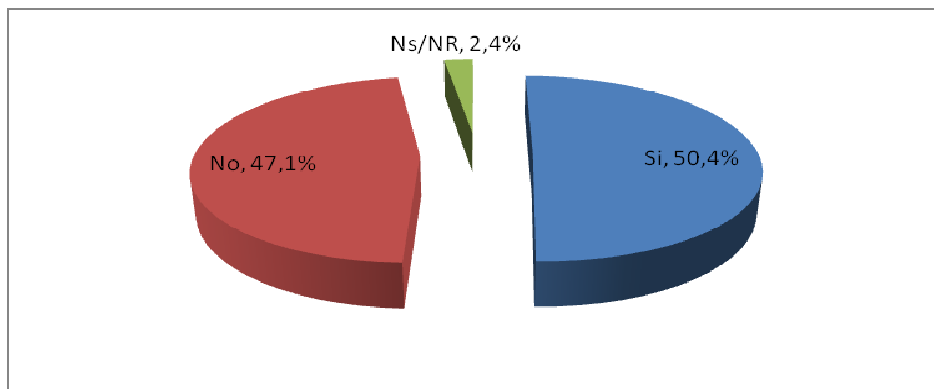
En esta gráfica podemos observar que el 66 % de los encuestados manifiesta conocer la medida. Pero si filtramos la información nos daremos cuenta de que de ese 66% tan solo el 17% dijo desplazarse habitualmente en vehículo particular en la Pregunta 3.

De tal forma que el 83% de los encuestados que manifestaron conocer el cambio en la medida de pico y placa no tendrían aparentemente que acogerse a la misma. Por otra parte el 33% que desconoce la extensión del tiempo de restricción puede verse explicado por la falta de interés hacia temas que no afectan directamente los intereses particulares de los individuos que no hacen uso de tales vehículos en su cotidianidad.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

Pregunta 14. Está de acuerdo con la implementación de esta medida

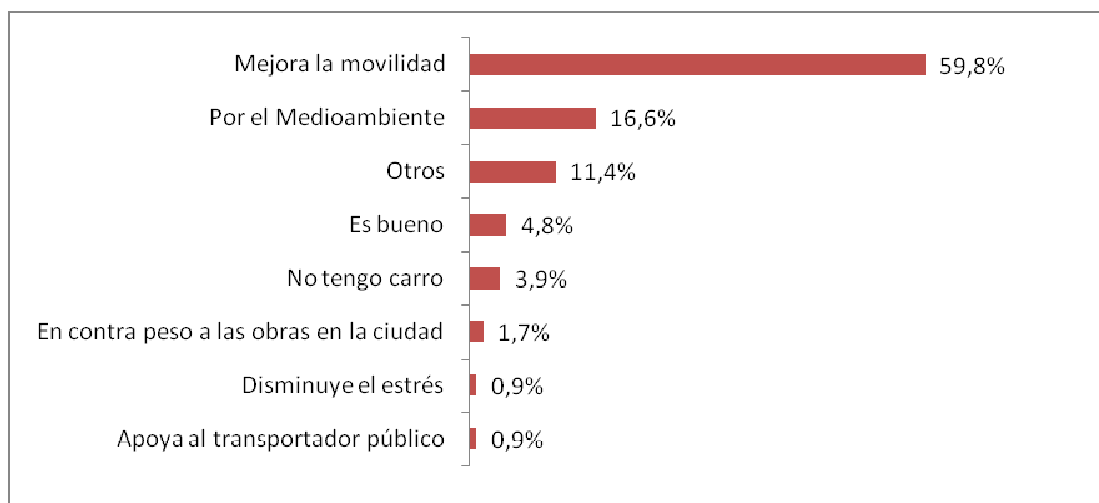


Los resultados de esta pregunta muestran una completa polarización de las opiniones que se encuentran distribuidas casi equitativamente entre el *Si* y el *No* mostrando una ligera predilección hacia el acuerdo con la norma. Cabe anotar que esta pregunta solamente se le hizo a aquellas personas que manifestaron conocer la norma en la pregunta 13, en total 454. Por otra parte al filtrar la pregunta con la número 3, los encuestados que dijeron utilizar vehículos particulares en su cotidianidad responden a esta pregunta de la siguiente manera: de acuerdo 29%, en desacuerdo 71%, una respuesta apenas presupuestable teniendo en cuenta que su modo de desplazarse en la ciudad se ve directamente afectado por la nueva ley. El resto de ciudadanos encuestados, es decir los que utilizan las otras categorías de transporte: Bus, buseta, colectivo, camina, bicicleta, taxi, Transmilenio y moto responden a esta pregunta de la siguiente manera: de acuerdo 58%, en desacuerdo 39%, Ns/Nr 3%, resulta interesante que para éstos ciudadanos que en primera instancia no deberían ver afectados sus intereses particulares en movilidad y que más bien podrían percibir una disminución del tiempo empleado en sus recorridos diarios, la medida no es del todo satisfactoria, no están claramente de acuerdo.



Foto: Observatorio de Culturas 2008

Pregunta 15a Por qué está de acuerdo con la implementación de dicha medida



Esta pregunta se formuló en el cuestionario de una manera abierta de tal forma que las categorías enunciadas en el gráfico fueron espontáneas y se agruparon en el proceso de sistematización y depuración de la pregunta.

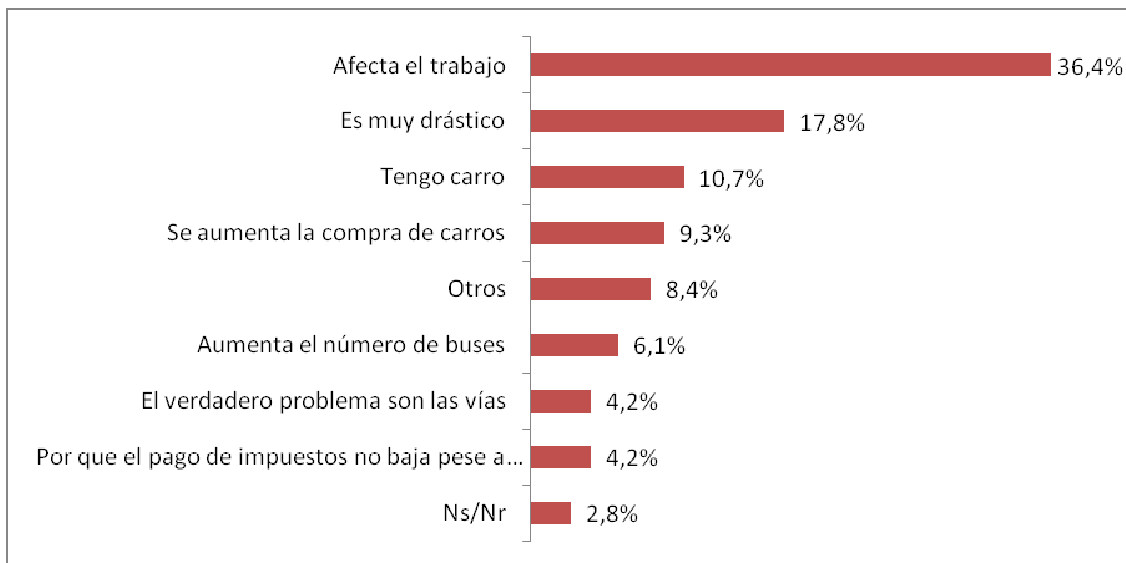
Podemos observar claramente que el principal motivo por el cual la ciudadanía está de acuerdo con la norma es que en su percepción¹⁶ mejoraría la movilidad en un acercamiento apenas lógico y si se puede decir aritmético. Menos carros: más espacio, menos contaminación. Por otra parte el segundo motivo por el cual se está de acuerdo con la medida es del orden ambiental.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

Pregunta 15b Por qué está en desacuerdo con la implementación de la medida

¹⁶ Hay que recordar que para cuando se hizo este sondeo, la norma del pico y placa diario no había entrado en vigencia, por lo tanto las opiniones consignadas en esta y la siguiente pregunta son puras percepciones e intuiciones de los ciudadanos, no se producen por una experiencia sino por una perspicacia.



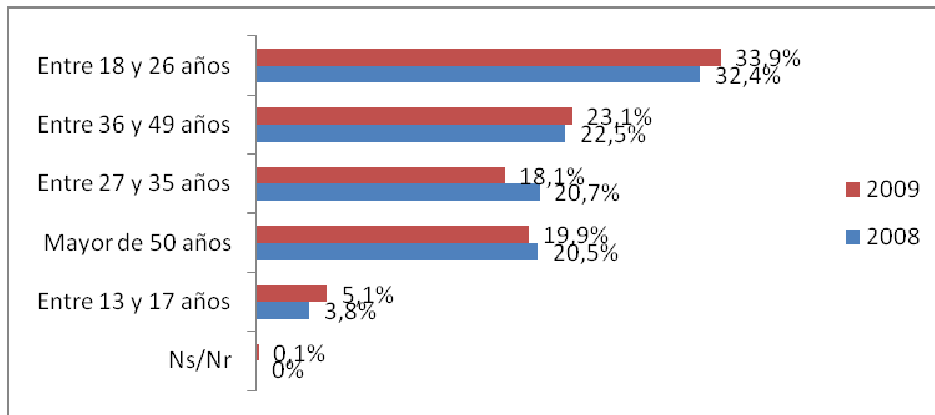
El principal motivo por el cual dos de cada cinco de las personas encuestadas manifiestan su desacuerdo con la implementación de la medida es porque afecta el trabajo, refiriéndose principalmente al comercio y el desarrollo de sus actividades laborales en general. Resulta interesante que en segundo lugar se encuentren respuestas que denotan cierto desprecio por la creación y ejecución de medidas correctivas tan radicales y poco concertadas; excesivas si se les quiere llamar.



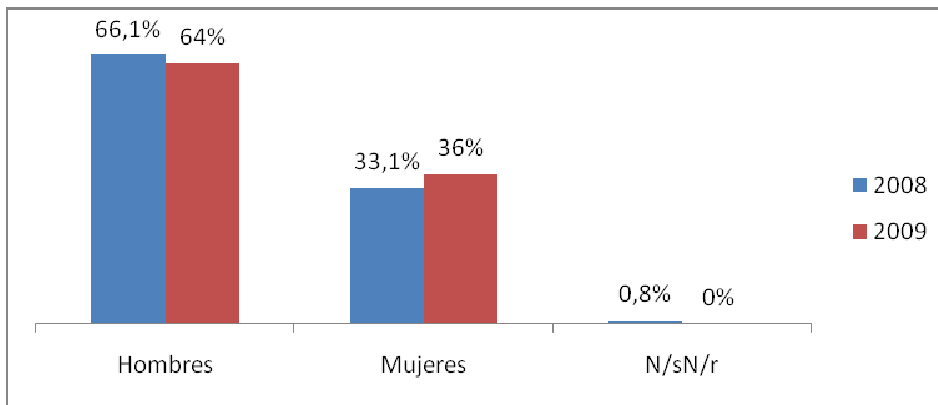
Foto: Observatorio de Culturas 2008

A CONTINUACIÓN ENCONTRARAN EL PERFIL DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS EN LOS DOS SONDEOS

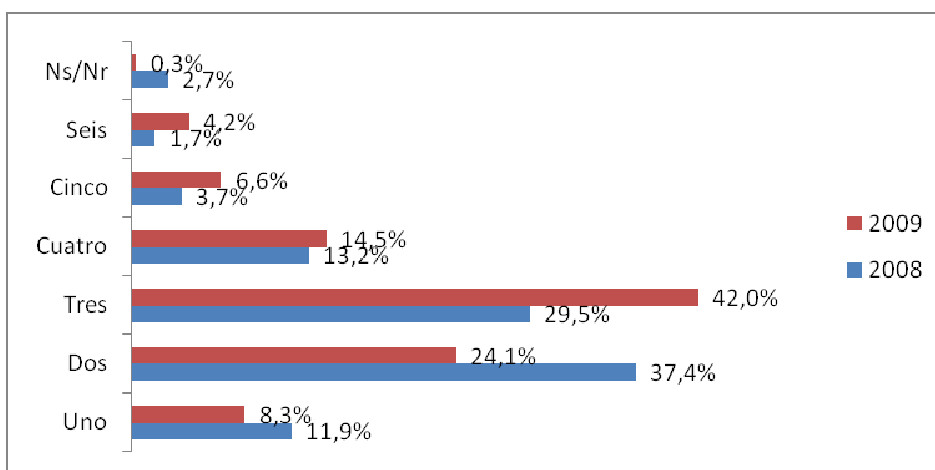
EDAD



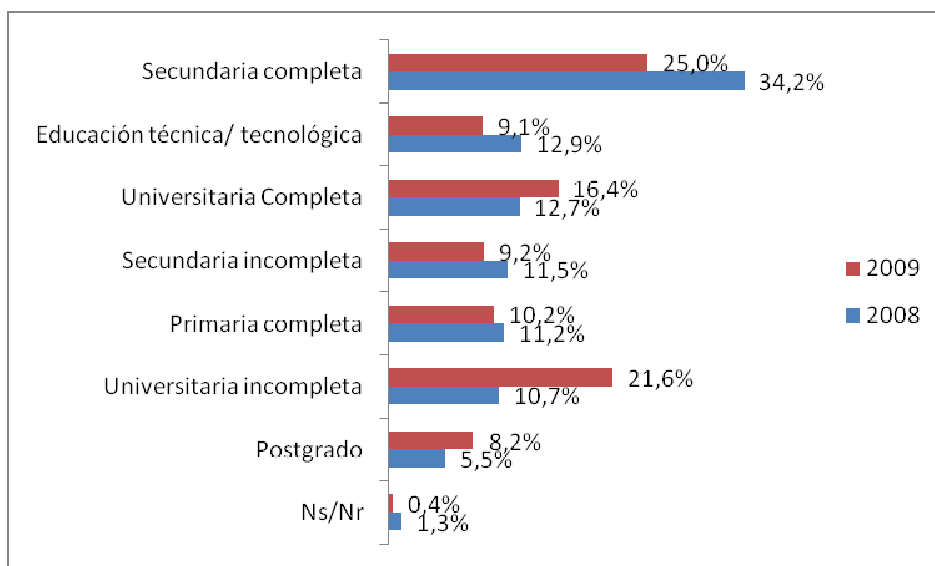
SEXO



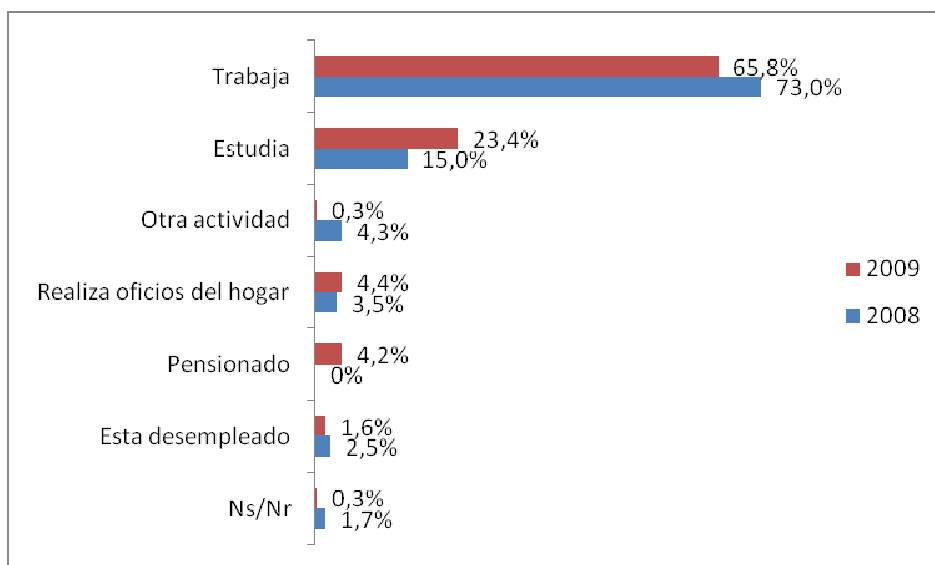
ESTRATO



NIVEL EDUCATIVO



ACTIVIDAD



PARA TERMINAR

- Al respecto de la implementación del pico y placa diario podría afirmarse que es una medida que trae beneficios para la ciudad, no obstante pareciera no resolver los problemas de movilidad de la misma ya que además del elevado número de vehículos, hay otros factores que inciden negativamente en este tema, como el estado de la malla vial (incluyendo huecos en las calles o alcantarillas destapadas), los semáforos en mal funcionamiento, la realización simultánea de obras en las vías, el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de conductores y peatones (por ejemplo, que los conductores de transporte público se detengan a conversar en la mitad de la vía o que los peatones crucen por la mitad de la calle deteniendo el flujo del tráfico), la falta de organización del transporte público que ocasiona sobreoferta en algunas zonas y horarios en la ciudad y escasez en otras. Factores que deben ser incluidos en un análisis holístico de la problemática de la ciudad en lo que respecta a la movilidad para de tal manera lograr acortar los tiempos de desplazamiento y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

- El día sin carro y el pico y placa le apuntan sólo a uno de los factores: la existencia de muchos vehículos, pero no a los demás. Podrían ser útiles campañas formativas orientadas al “carpooling”, es decir, a compartir el carro. Es preciso destacar además que los vehículos particulares no son los principales causantes de las emisiones dañinas al medio ambiente sino el transporte público. Por otra parte no son ocupantes permanentes de las vías y una parte de ese bloque de restringidos se va a las oficinas y permanece estacionado durante la mayor parte del tiempo.
- Para cuando se realizó esta medición no se habían experimentado los verdaderos efectos de la medida en el común de la ciudadanía, tan solo pudimos medir y

cuantificar las percepciones respecto a la norma en su expectativa, por eso se recomienda adelantar una medición adicional que pueda dar luces de cómo ha sido en realidad acogida la norma, ver si el costo que pagado por los bogotanos se ve justificado en la mejora de las condiciones ambientales y de movilidad de la ciudad.

- Se podría decir entonces que las bondades de la norma han sido ya comprobadas pero los perjuicios hasta ahora están apareciendo y deberán ser evaluados para concebir una política que propenda por la movilidad y el desarrollo económico de los bogotanos así como el sostenimiento y la protección del medio ambiente.



Foto: Observatorio de Culturas 2009

César Pinzón Medina
Observatorio de Culturas S.C.R.D