

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
CENTRO DE INVESTIGACIÓN PARA EL DESARROLLO
(CID)



Observatorio OLMT

Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio OLMT

(<http://www.cid.unal.edu.co/olmt>)

Convenio Interadministrativo de Cooperación N° 20111233 SDM-UN

Informe Final

Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad en las áreas definidas por la SDM como centralidades y sus respectivas zonas de control

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

BOGOTÁ D.C.

Diciembre de 2012



Análisis de Resultados

Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad en las áreas definidas por la SDM como centralidades y sus respectivas zonas de control



**SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
Subsecretaría de Política Sectorial**

Diciembre de 2012

Elaboró:

Directora Proyecto:	Olga Lucia Manrique Chaparro
Coordinador Proyecto:	Henry Leonardo Martin Uribe
Coordinador Censal:	Edwin Giovanni Girón Amaya
Colaboración Académica:	César Augusto Ruíz

Equipo (OLMT-CID)

Directora Proyecto

Olga Lucía Manrique Chaparro (Directora Censo)

Coordinación Técnica

Henry Leonardo Martin Uribe (Coordinador General)

Coordinador Censal

Edwin Giovanni Girón Amaya (Estadístico)

Asistente Administrativo - OLMT - CID

Mauricio Goldman

Equipo Técnico Operativo - OLMT - CID

Mónica Otálora, Carlos Forero Urrego, Ramiro Reyes

Equipo Apoyo Técnico Oficina - OLMT - CID

Astrid Bejarano, Luis Camilo Suescún

Asistentes - OLMT - CID

Ivonne Ayala, Diego Machado

TABLA DE CONTENIDO

Tabla de contenido	4
Tabla de Gráficas y cuadros de resultados.....	7
Presentación	10
Introducción	11
METODOLOGÍA Y ASPECTOS TÉCNICOS DEL CENSO	14
I. Metodología del Censo	15
A. Base Conceptual.....	15
B. Estructura funcional del censo.....	15
II. Sistema general de pruebas del censo	17
A. Formulario aprobado (SDM)	17
B. Matriz de productos censales estratégicos y niveles de responsabilidad de las Pruebas	20
III. Organización Censal	23
A. Aspectos generales del operativo de campo.....	24
B. Generalidades censales que se tuvieron en cuenta:.....	24
C. Componente tecnológico para la recolección de la información en campo.....	25
IV. Informe del plan operativo final	27
A. Grupo General de trabajo del operativo censal	29
B. Grupo 1	30
1. Bitácora (Grupo 1).....	30
2. Georeferenciación (Grupo 1).....	31
C. Grupo 2	33
1. Bitácora (Grupo 2).....	33
2. Georeferenciación (Grupo 2).....	40
V. Técnicas de recolección censal utilizadas.....	42
A. Zonas	42
B. Bola de nieve	42
C. Barrido.....	42
VI. Cronograma	44
VII. Informe de Oficina.....	46
A. Resumen del personal y su distribución en Oficina.....	46

B.	Procedimiento	46
C.	Error Censal.....	48
RESULTADOS DEL CENSO DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN DE MANERA INFORMAL COMO CUIDADORES DE CARROS		
49		
I.	Introducción	50
A.	Mercado de Trabajo en Bogotá	50
B.	Caracterización del sector informal en Bogotá 2007-2010	53
II.	Condiciones socio económicas del censado	55
A.	Características personales del censado	55
B.	Características de la vivienda del censado	60
C.	Características del hogar	61
III.	Relación del censado con la actividad	65
A.	Ingresos reportados y necesidades básicas	65
B.	Informalidad versus estabilidad del empleo	69
C.	Tipología de cuidador y organización gremial.....	70
D.	Desempeño de la actividad y riesgos asociados	71
E.	Reacciones frente a eventos propios del trabajo	76
IV.	Desagregación geográfica según centralidades	78
A.	Condiciones socio económicas del censado	79
1.	Género del cuidador.....	79
2.	Rango de edad	79
3.	Nivel de estudios	80
4.	Estrato de la vivienda	81
5.	Personas por hogar	82
6.	Número de hijos	83
7.	Cabeza de familia	83
B.	Relación del censado con su actividad	83
1.	Ingresos reportados.....	83
2.	Cobertura necesidades básicas.....	84
3.	Procedencia del ingreso familiar	84
4.	Dependencia económica.....	85
5.	Estabilización del empleo	86
6.	Servicio de salud.....	86

7.	Empleo con prestaciones sociales	87
8.	Tipo de cuidador	87
9.	Pertenencia a organización, gremio, cooperativa.....	87
V.	Diseño de indicadores	88
VI.	Síntesis de resultados	96
A.	Condiciones socioeconómicas del censado	96
B.	Relación del censado con la actividad	97
C.	Desagregación geográfica según centralidades.....	98
VII.	Conclusiones.....	100
VIII.	Bibliografía.....	104
IX.	Anexos.....	106

TABLA DE GRÁFICAS Y CUADROS DE RESULTADOS

Gráfico y Cuadro de resultados 1. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según rango de edad.....	56
Gráfico y Cuadro de resultados 2. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según su estado civil.....	57
Gráfico y Cuadro de resultados 3. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según máximo nivel de estudios alcanzado .	58
Gráfico y Cuadro de resultados 4. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según si Desplazado, reinsertado o habitante de la calle.....	59
Gráfico y Cuadro de resultados 5. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según si tiene alguna limitación que afecte su desempeño diario.	60
Gráfico y Cuadro de resultados 6. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según Estrato de la vivienda.....	60
Gráfico y Cuadro de resultados 7. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según tenencia de la vivienda	61
Gráfico y Cuadro de resultados 8. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según existencia de responsabilidad familiar	62
Gráfico y Cuadro de resultados 9. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según género por cantidad de hijos	63
Gráfico y Cuadro de resultados 10. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según si es cabeza de familia y según género.	64
Gráfico y Cuadro de resultados 11. Cantidad y porcentaje de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el dinero que gana por género.....	66
Gráfico y Cuadro de resultados 12. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según de quién o quienes proviene el ingreso de su núcleo familiar	68

Gráfico y Cuadro de resultados 13. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el servicio de salud por género..... 70

Gráfico y Cuadro de resultados 14. Porcentaje y Cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según tiempo de ejercicio de esta labor por género..... 72

Gráfico y Cuadro de resultados 15. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el día por género 73

Gráfico y Cuadro de resultados 16. Porcentaje y cantidad personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según en donde ejerce esta labor . 74

Gráfico y Cuadro de resultados 17. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el lugar donde ejerce esta labor 75

Gráfico y Cuadro de resultados 18. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según los riesgos a que se enfrentan por ejercer esta labor 76

Gráfico y Cuadro de resultados 19. Cantidad y Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según su concentración geográfica..... 78

Gráfico y Cuadro de resultados 20. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según su concentración geográfica por género 79

Gráfico y Cuadro de resultados 21. Cantidad y porcentaje de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la centralidad por rangos de edad..... 80

Gráfico y Cuadro de resultados 22. Cantidad y porcentaje de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según centralidad por nivel máximo de estudio aprobado 80

Gráfico y Cuadro de resultados 23. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el estrato de su vivienda por centralidad donde trabaja 81

Gráfico y Cuadro de resultados 24. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la centralidad por cuántas personas conforman su hogar 82

Gráfico y Cuadro de resultados 25. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía que son cabeza de familia según la centralidad de trabajo 83

Gráfico y Cuadro de resultados 26. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la satisfacción de sus necesidades básicas por la centralidad 84

Gráfico y Cuadro de resultados 27. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la consecución del ingreso por la centralidad donde trabajan..... 85

Gráfico y Cuadro de resultados 28. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía razones para no obtener un empleo estable por centralidad..... 86

PRESENTACIÓN

El Centro de Investigaciones para el Desarrollo -CID- Fue creado en 1966 por iniciativa del economista Lauchin Currie con el fin de fomentar, coordinar y vincular el trabajo de la Universidad Nacional de Colombia a la transformación y el progreso de la sociedad colombiana. El CID tiene como misión analizar, producir y socializar conocimientos de las ciencias sociales, económicas y empresariales que respondan a los retos de la sociedad colombiana, así como a sus problemas regionales, nacionales e internacionales.

El Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio (OLMT), es un grupo interdisciplinario de la Universidad Nacional de Colombia que desde el año 2010 hace parte del Centro de Investigaciones para el Desarrollo – CID (1966), cuya misión es analizar, producir y socializar conocimientos en las temáticas relacionadas con Movilidad, Logística, Territorio, Transporte e Infraestructura.

El Observatorio como grupo oficial de investigación COLCIENCIAS, tiene como visión ser uno de los más importantes centros de pensamiento de Colombia y Latinoamérica, en los temas de eficiencia de los sistemas de transporte urbano regional en todos sus modos con sostenibilidad ambiental; la regulación, normatividad y política sectorial; el ordenamiento y planificación territorial; la competitividad empresarial, gremial y sectorial, y la calidad de vida en pro del bienestar y desarrollo económico de las sociedades.

INTRODUCCIÓN

La Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco del Convenio Interadministrativo de Cooperación N° 20111233 SDM – UN, encargó al Observatorio de Logística, Movilidad y Transporte del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID) de la Universidad Nacional de Colombia la planeación y ejecución de un Censo de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía en las zonas de control, operación y estacionamiento en la ciudad de Bogotá D.C.

La principal motivación de la administración distrital para desarrollar el presente Censo se fundamenta en la misión que tiene la propia Secretaría Distrital de Movilidad en formular, orientar, liderar y ejecutar las políticas de este sector, en particular en lo que le compete en la regulación y control del estacionamiento vehicular en la ciudad. Desde el mismo Plan de Ordenamiento Territorial vigente, pasando por las directrices, políticas y proyectos del Plan Maestro de Movilidad, Decreto 319 de 2006, se viene desarrollando una política integral de ordenamiento de estacionamientos, tanto en vía como fuera de ella, precisamente en cumplimiento de las funciones de regulación y control del tránsito urbano. En el marco de su papel de autoridad de tránsito del Distrito Capital.

La Secretaría Distrital de Movilidad viene liderando una estrategia para el ordenamiento de los estacionamientos vehiculares en vía, que apunte a armonizar las disposiciones generales y específicas del ordenamiento territorial con la política de racionalización del uso del vehículo particular y la optimización del espacio público.

Dicha estrategia ha avanzado en identificar y priorizar zonas de alto uso del estacionamiento en vía, que a su vez corresponden con centralidades socio económicas de la ciudad, donde el uso indiscriminado de la vía como lugar de estacionamiento vehicular genera conflictos con el ordenamiento urbano, el uso intensivo del espacio público (las vías vehiculares son parte fundamental del espacio público de la ciudad) por los distintos actores del tránsito urbano, así como con la seguridad vial.

Diversos estudios previos realizados por la Administración Distrital, en especial aquellos que han sido el soporte para desarrollar los objetivos del Ordenamiento de Estacionamientos del Plan Maestro de Movilidad, viene definiendo unas acciones concretas para avanzar en “reglamentar y regular el uso del espacio público actual para el estacionamiento en vía en función de la oferta y la demanda, a través de la

estructuración de un modelo de operación basado en el cobro por el servicio, de control y vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público”¹.

Las zonas que fueron así definidas para desarrollar en el futuro inmediato una estrategia de regulación del estacionamiento en vía, en estudios anteriores, han servido de base para la definición de las zonas que precisamente fueron prefijadas por la SDM para la desagregación geográfica del presente censo de personas que desarrollan su actividad de trabajo informal cuidando vehículos en la vía.

En ese sentido, los resultados que se entregan a través del presente informe, no solamente tienen como propósito que la administración distrital conozca el censo de las personas que ejercen esta labor actualmente en la estrategia de la regulación del estacionamiento en vía, sino que servirá como insumo para que diversas instancias de la Alcaldía Distrital tenga información válida y confiable para avanzar en aspectos tan sensibles como la dignificación y formalización laboral de estos ciudadanos.

Así pues, el presente informe busca presentar el reporte y análisis más importante de los resultados del censo, desde tres grandes perspectivas que constituyen a su vez los tres bloques temáticos y estructurales de su contenido: el reconocimiento de las principales condiciones socio económicas de los ciudadanos dedicados a actividad laboral informal, las más importantes relaciones y expectativas de los censados con relación a la actividad de cuidado de vehículos y, una desagregación geográfica de los principales resultados por centralidades.

De esta manera, como primer aspecto a destacar del diseño y realización del presente censo, es que éste abarca la totalidad de las personas que en el momento de la aplicación se encontraban realizando la labor de cuidador de vehículos en las vías de las siguientes Centralidades (incluidas sus respectivas zonas de control), a saber: Centro, Chapinero, Eventos, Restrepo y Usaquén.

A pesar de la heterogeneidad social, económica y urbanística que representan estas centralidades, es importante destacar que el oficio de los cuidadores informales de vehículos reflejan diversas problemáticas que son transversales a las distintas zonas urbanas de la ciudad, en especial a aquellas que están relacionadas con las motivaciones de muchos ciudadanos a buscar ingresos a través de mercados laborales informales.

¹ Párrafo tomado de los Estudios Previos que fueron usados para la publicación del proceso de Licitación Pública N° SDM-LP-006- de 2012 (actualmente suspendido), pág. 6. SDM (2012)

Por ello, el Observatorio de Movilidad, Logística y Territorio (OLMT) del CID de la Facultad de Ciencias Económicas, de la Universidad Nacional de Colombia, considera que los principales resultados del censo acá presentados, así como las bases de datos que hacen parte integral de la realización del censo, se constituyen en una información valiosa, para que tanto la Secretaría Distrital de Movilidad, como el resto de entidades de la administración la usen en el marco de la reducción de todas las formas de segregación social, económicas, espaciales y culturales, a través de su política integral y sectorial, definida en el actual Plan de Desarrollo de Bogotá.

El presente informe consta de dos grandes partes desarrolladas cada una en distintos capítulos. La primera parte tiene que ver con todos los aspectos relacionados con la metodología y organización censal, así como el sistema general de pruebas, plan operativo, técnicas de recolección censal, entre otras. La segunda parte, que se relaciona directamente con los resultados del censo, se desarrolla en cuatro capítulos correspondientes a los tres bloques temáticos mencionados con anterioridad, y un cuarto donde se presentan las principales conclusiones.

Finalmente, como cierre a esta presentación general, es necesario agradecer, de parte de la Universidad Nacional de Colombia, desde su Facultad de Ciencias Económicas y su Centro de Estudios del Desarrollo (CID), a la Secretaría Distrital de Movilidad y de manera muy particular, a la Dirección de Transporte e Infraestructura y la Subsecretaría de Política Sectorial, por tomar estas iniciativas tan importantes para el futuro de la ciudad.

Así mismo, agradecer de manera muy sincera a la Doctora Ana Luisa Flechas Camacho, Secretaria Distrital de Movilidad, por hacer activamente participe a la Universidad Nacional de Colombia en la realización técnica de este censo, lo que sin lugar a dudas refleja un parte de confianza a la misión y experiencia académica e investigativa de la Universidad.

METODOLOGÍA Y ASPECTOS TÉCNICOS DEL CENSO

I. METODOLOGÍA DEL CENSO

A. Base Conceptual

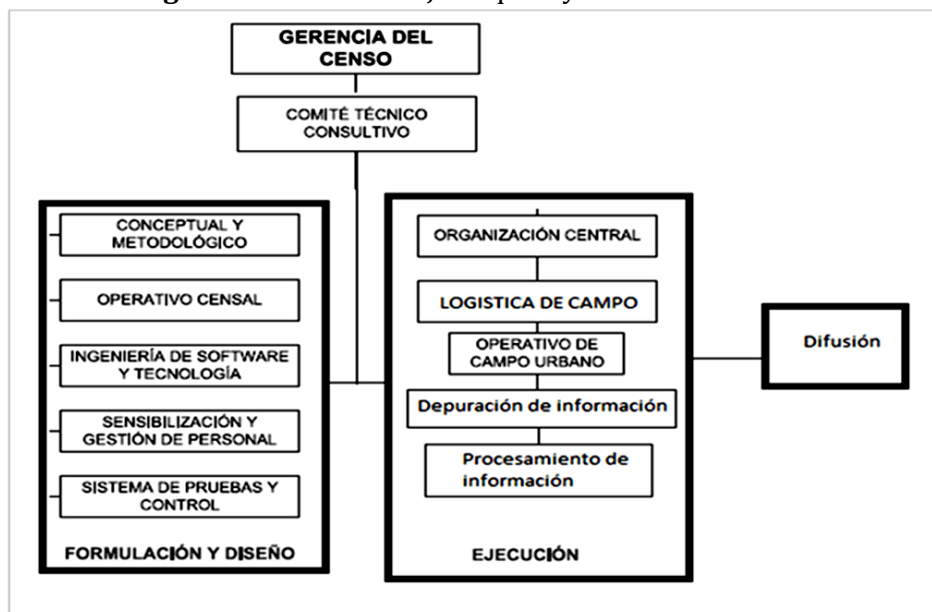
La metodología empleada en el *Censo de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía 2012*, se tomaron algunos conceptos de experiencias censales de población nacional y algunas temáticas, realizadas en Colombia y especialmente en Bogotá, en los cuales parte del equipo del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio (que se relaciona en el texto con sus siglas OLMT) ha colaborado en su elaboración y aplicación.

De esta manera, a continuación se presentan las definiciones de algunos de los elementos que se tuvieron en cuenta para la realización del censo en la parte metodológica, temática, operativa y de contenido.

B. Estructura funcional del censo

A continuación se presenta la estructura jerárquica que se implementó en el *Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad en las áreas definidas por la SDM como centralidades y sus respectivas zonas de control* en Bogotá, donde se observan los diferentes procesos del proyecto. En el Diagrama 1 se encuentran los equipos que participaron en cada una de las etapas pre-censal, censal y la parte post-censal.

Diagrama 1. Estructura Jerárquica y Funcional del Censo



Fuente: Elaboración propia.

Según la Estructura Jerárquica y Funcional del Censo realizado, se han determinado los diferentes procesos del sistema necesarios para la obtención de los diferentes productos del estudio, para esto se trabajaron en tres (3) etapas que a continuación se comentan.

- i. La ETAPA PRE-CENSAL estuvo compuesta por los procesos de formulación y diseño del censo, en esta etapa se realizó el diseño de estrategias y procesos para el levantamiento de la información, teniendo en cuenta los recursos a utilizar, la planeación y programación de actividades censales, todas las estrategias posibles para localizar y capturar a la población de estudio, así como el diseño y elaboración de las preguntas y el formulario. En esta etapa se diseñó el programa de captura de la información, se elaboran los manuales de entrevistador, de operativo de campo, de crítica, de digitación, etc.

Las Estrategias y actividades definidas para superar esta etapa se describieron en el Informe No. 2 de acuerdo con los resultados obtenidos en la prueba piloto y a la retroalimentación y ajuste del operativo y el formato censal en conjunto con la SDM.

- ii. En la etapa censal se aplicó la metodología definida y ajustada en la etapa Pre-censal para recolectar la información en campo. En esta etapa se pusieron en funcionamiento los procesos logísticos de campo (programación, toma de información, supervisión en campo, recepción de material), mediante el manejo de los entrevistadores, supervisores y coordinadores. Durante esta etapa el supervisor realizó el seguimiento a los entrevistadores, de modo que se cumpliera la cobertura y recorrido en cada una de las cinco (5) centralidades y respectivas zonas de control, además de aplicar las técnicas de barrido, bola de nieve y de zonas y puntos, descritas los diferentes informes.
- iii. Posteriormente, en la etapa post-censal se recibió en oficina y se consolidó la información recolectada durante el proceso de toma de información, desarrollando los procesos de crítica -que como su definición involucra la revisión del correcto diligenciamiento de cada uno de los censos y si se requiere su corrección-, imputación -asignar códigos de no respuesta, se hizo la recuperación de información o asignación de respuesta siempre y se imputó con la misma información contenida en cada censo-, codificación - se asignaron valores numéricos a las respuestas abiertas de modo que fuera más fácil su procesamiento-, finalmente se hizo la depuración -proceso de limpieza y validación de las Bases de Datos-.

Nota: Los procesos descritos en el párrafo anterior, se describieron en detalle en el Manual de Crítica y Codificación, anexo a este documento.

Para finalizar esta etapa, se desarrolló el proceso de evaluación y conciliación censal, realizando una revisión de los niveles de cobertura a partir de la información generada. De esta manera, se determinó un ajuste porcentual, el cual sirve de base para la generación de criterios de ajuste y conciliación. Igualmente, se realizó el proceso de evaluación censal, el cual consistió en determinar la calidad del censo en términos de cobertura y los indicadores de calidad.

II. SISTEMA GENERAL DE PRUEBAS DEL CENSO

A. Formato de recolección aprobado (SDM)

A continuación se presenta de manera gráfica, el formato de recolección aprobado por la SDM y que en conjunto se diseñó para el operativo de campo definitivo del “*Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad en las áreas definidas por la SDM como centralidades y sus respectivas zonas de control*”.

Ilustración 1 Envés del formulario aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad






 UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA SEDE BOGOTÁ FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS CENTRO DE INVESTIGACIONES PARA EL DESARROLLO - CID	Certificado Censal <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Censo de Cuidadores de Carros en Vía Pública Bogotá 2012	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad																																								
El CID informa: que los datos recolectados en el cuestionario tienen <i>confidencialidad estadística</i> y serán utilizados UNICAMENTE para tal fin																																										
NOMBRE RECOLECTOR: <input type="text"/>		GRUPO: <input type="text"/>																																								
FECHA: DD <input type="text"/> MM <input type="text"/> AA <input type="text"/>	HORA INICIO: <input type="text"/> <input type="text"/>	HORA FINAL: <input type="text"/> <input type="text"/>																																								
CENTRALIDAD CENSO: <input type="text"/>	DIRECCION CENSO: <input type="text"/>																																									
TIPO DE ZONA DE PARQUEO:	ZONA VERDE <input type="text"/> 1 <input type="text"/>	VOLTEADERO <input type="text"/> 1 <input type="text"/>																																								
	ANTEJARDÍN <input type="text"/> 1 <input type="text"/>	SEPARADOR <input type="text"/> 1 <input type="text"/>																																								
	BAHÍA <input type="text"/> 1 <input type="text"/>	TRAMO VIAL <input type="text"/> 1 <input type="text"/>																																								
TIPO DE SEÑAL:	 SR-28A <input type="text"/> 1 <input type="text"/>	 SR-28 <input type="text"/> 2 <input type="text"/>																																								
	AMBAS <input type="text"/> 3 <input type="text"/>	NINGUNA <input type="text"/> 4 <input type="text"/>																																								
NOMBRE Y APELLIDOS: <input type="text"/>		1. HOMBRE <input type="text"/> 1 <input type="text"/>																																								
		MUJER <input type="text"/> 2 <input type="text"/>																																								
CÉDULA <input type="text"/> NUIP <input type="text"/> TI <input type="text"/> PASAPORTE <input type="text"/>	CÉDULA EXTRANJERÍA <input type="text"/> N° <input type="text"/>																																									
2a. CIUDAD/MUNICIPIO DE NACIMIENTO: <input type="text"/>	2b. Si No es Bogotá, ¿hace cuánto tiempo vive aquí? <input type="text"/>																																									
3. CIUDAD/MUNICIPIO DE RESIDENCIA: <input type="text"/>	4. BARRIO DE LA RESIDENCIA: <input type="text"/>																																									
5. DIRECCIÓN DE LA RESIDENCIA: <input type="text"/>	6. ESTRATO DE LA VIVIENDA DONDE RESIDE: <input type="text"/>																																									
7. TELEFONO FJO/CELULAR <input type="text"/> / <input type="text"/>	8. E-MAIL <input type="text"/>																																									
9. ¿DE QUÉ TIPO ES SU VIVIENDA?	10. LA VIVIENDA ES:	11. EDAD <input type="text"/>																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Casa</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Apartamento</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>Cuarto(s) en otro tipo de estructura</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>Cuarto(s) en inquilinato</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>Vivienda indígena</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 6</td><td>Carpa, tienda, puente, etc.</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 7</td><td>Hotel - Residencia</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 8</td><td>Otro, Cuál? <input type="text"/></td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Casa	<input type="text"/> 2	Apartamento	<input type="text"/> 3	Cuarto(s) en otro tipo de estructura	<input type="text"/> 4	Cuarto(s) en inquilinato	<input type="text"/> 5	Vivienda indígena	<input type="text"/> 6	Carpa, tienda, puente, etc.	<input type="text"/> 7	Hotel - Residencia	<input type="text"/> 8	Otro, Cuál? <input type="text"/>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Propia, totalmente pagada</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Propia, la están pagando</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>En arriendo o subarriendo</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>En usufructo</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>Ocupante de hecho</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 6</td><td>Familiar</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 7</td><td>Ns/Nr</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Propia, totalmente pagada	<input type="text"/> 2	Propia, la están pagando	<input type="text"/> 3	En arriendo o subarriendo	<input type="text"/> 4	En usufructo	<input type="text"/> 5	Ocupante de hecho	<input type="text"/> 6	Familiar	<input type="text"/> 7	Ns/Nr	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Soltero (a)</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Casado (a)</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>Unión libre</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>Separado (a)</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>Viudo (a)</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Soltero (a)	<input type="text"/> 2	Casado (a)	<input type="text"/> 3	Unión libre	<input type="text"/> 4	Separado (a)	<input type="text"/> 5	Viudo (a)
<input type="text"/> 1	Casa																																									
<input type="text"/> 2	Apartamento																																									
<input type="text"/> 3	Cuarto(s) en otro tipo de estructura																																									
<input type="text"/> 4	Cuarto(s) en inquilinato																																									
<input type="text"/> 5	Vivienda indígena																																									
<input type="text"/> 6	Carpa, tienda, puente, etc.																																									
<input type="text"/> 7	Hotel - Residencia																																									
<input type="text"/> 8	Otro, Cuál? <input type="text"/>																																									
<input type="text"/> 1	Propia, totalmente pagada																																									
<input type="text"/> 2	Propia, la están pagando																																									
<input type="text"/> 3	En arriendo o subarriendo																																									
<input type="text"/> 4	En usufructo																																									
<input type="text"/> 5	Ocupante de hecho																																									
<input type="text"/> 6	Familiar																																									
<input type="text"/> 7	Ns/Nr																																									
<input type="text"/> 1	Soltero (a)																																									
<input type="text"/> 2	Casado (a)																																									
<input type="text"/> 3	Unión libre																																									
<input type="text"/> 4	Separado (a)																																									
<input type="text"/> 5	Viudo (a)																																									
		13. ¿CUÁL ES EL MÁXIMO NIVEL DE ESTUDIOS QUE APROBÓ?																																								
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Primaria incompleta</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Primaria completa</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>Secundaria incompleta</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>Secundaria completa</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>Técnico</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 6</td><td>Universitaria incompleta</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 7</td><td>Universitaria completa</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 8</td><td>Postgrado</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 9</td><td>Ninguna</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Primaria incompleta	<input type="text"/> 2	Primaria completa	<input type="text"/> 3	Secundaria incompleta	<input type="text"/> 4	Secundaria completa	<input type="text"/> 5	Técnico	<input type="text"/> 6	Universitaria incompleta	<input type="text"/> 7	Universitaria completa	<input type="text"/> 8	Postgrado	<input type="text"/> 9	Ninguna																						
<input type="text"/> 1	Primaria incompleta																																									
<input type="text"/> 2	Primaria completa																																									
<input type="text"/> 3	Secundaria incompleta																																									
<input type="text"/> 4	Secundaria completa																																									
<input type="text"/> 5	Técnico																																									
<input type="text"/> 6	Universitaria incompleta																																									
<input type="text"/> 7	Universitaria completa																																									
<input type="text"/> 8	Postgrado																																									
<input type="text"/> 9	Ninguna																																									
14. ¿CUÁNTAS PERSONAS CONFORMAN SU HOGAR?	15. ¿TIENE HIJOS?	16. ¿CUÁNTAS PERSONAS DEPENDEN ECONÓMICAMENTE DE USTED?																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Solo usted</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>2 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>3 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>4 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>5 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 6</td><td>6 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 7</td><td>Más de 6 personas</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Solo usted	<input type="text"/> 2	2 personas	<input type="text"/> 3	3 personas	<input type="text"/> 4	4 personas	<input type="text"/> 5	5 personas	<input type="text"/> 6	6 personas	<input type="text"/> 7	Más de 6 personas	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Si</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>No</td></tr> </table> ¿Cuántos? <input type="text"/>	<input type="text"/> 1	Si	<input type="text"/> 2	No	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Solo usted</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>2 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>3 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>4 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>5 personas</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 6</td><td>Más de 6 personas</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Solo usted	<input type="text"/> 2	2 personas	<input type="text"/> 3	3 personas	<input type="text"/> 4	4 personas	<input type="text"/> 5	5 personas	<input type="text"/> 6	Más de 6 personas										
<input type="text"/> 1	Solo usted																																									
<input type="text"/> 2	2 personas																																									
<input type="text"/> 3	3 personas																																									
<input type="text"/> 4	4 personas																																									
<input type="text"/> 5	5 personas																																									
<input type="text"/> 6	6 personas																																									
<input type="text"/> 7	Más de 6 personas																																									
<input type="text"/> 1	Si																																									
<input type="text"/> 2	No																																									
<input type="text"/> 1	Solo usted																																									
<input type="text"/> 2	2 personas																																									
<input type="text"/> 3	3 personas																																									
<input type="text"/> 4	4 personas																																									
<input type="text"/> 5	5 personas																																									
<input type="text"/> 6	Más de 6 personas																																									
		17. ¿DE QUIÉN O QUIENES PROVIENE EL INGRESO DE SU NÚCLEO FAMILIAR?																																								
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Ingreso 100% suyo</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Ingreso conseguido con su pareja</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>Ingreso en conjunto con sus hijos</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>Ingreso conseguido con padres o hermanos</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>NS/NR</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Ingreso 100% suyo	<input type="text"/> 2	Ingreso conseguido con su pareja	<input type="text"/> 3	Ingreso en conjunto con sus hijos	<input type="text"/> 4	Ingreso conseguido con padres o hermanos	<input type="text"/> 5	NS/NR																														
<input type="text"/> 1	Ingreso 100% suyo																																									
<input type="text"/> 2	Ingreso conseguido con su pareja																																									
<input type="text"/> 3	Ingreso en conjunto con sus hijos																																									
<input type="text"/> 4	Ingreso conseguido con padres o hermanos																																									
<input type="text"/> 5	NS/NR																																									
18. DE ACUERDO CON SU CULTURA, PUEBLO O RASGOS FÍSICOS USTED SE RECONOCE COMO:	19. USTED ES:	20. ¿TIENE ALGUNA LIMITACIÓN QUE AFECTE SU DESEMPEÑO DIARIO?																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Indígena</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Negro, Mulato(a), Afrocolombiano</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>Raizal de la Isla de San Andrés</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>Rom / Gitano</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 5</td><td>Palenquero</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 6</td><td>Ninguno de los anteriores</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Indígena	<input type="text"/> 2	Negro, Mulato(a), Afrocolombiano	<input type="text"/> 3	Raizal de la Isla de San Andrés	<input type="text"/> 4	Rom / Gitano	<input type="text"/> 5	Palenquero	<input type="text"/> 6	Ninguno de los anteriores	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Desplazado</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>Resinsertado</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 3</td><td>Habitante de la calle</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 4</td><td>Ninguna de las anteriores</td></tr> </table>	<input type="text"/> 1	Desplazado	<input type="text"/> 2	Resinsertado	<input type="text"/> 3	Habitante de la calle	<input type="text"/> 4	Ninguna de las anteriores	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="text"/> 1</td><td>Si</td></tr> <tr><td><input type="text"/> 2</td><td>No</td></tr> </table> ¿Cuál? <input type="text"/>	<input type="text"/> 1	Si	<input type="text"/> 2	No																
<input type="text"/> 1	Indígena																																									
<input type="text"/> 2	Negro, Mulato(a), Afrocolombiano																																									
<input type="text"/> 3	Raizal de la Isla de San Andrés																																									
<input type="text"/> 4	Rom / Gitano																																									
<input type="text"/> 5	Palenquero																																									
<input type="text"/> 6	Ninguno de los anteriores																																									
<input type="text"/> 1	Desplazado																																									
<input type="text"/> 2	Resinsertado																																									
<input type="text"/> 3	Habitante de la calle																																									
<input type="text"/> 4	Ninguna de las anteriores																																									
<input type="text"/> 1	Si																																									
<input type="text"/> 2	No																																									

Ilustración 2 Revés del formulario aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad

<p>21. ¿HACE CUÁNTO CUIDA VEHÍCULOS?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>0 a 12 meses</td></tr> <tr><td>2</td><td>De más de 12 meses a 2 años</td></tr> <tr><td>3</td><td>De más de 2 años a 5 años</td></tr> <tr><td>4</td><td>De más de 5 años a 10 años</td></tr> <tr><td>5</td><td>De más de 10 años</td></tr> <tr><td>6</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	0 a 12 meses	2	De más de 12 meses a 2 años	3	De más de 2 años a 5 años	4	De más de 5 años a 10 años	5	De más de 10 años	6	NS/ NR	<p>22. ¿CUÁLES DÍAS A LA SEMANA SE DEDICA A ESTE TRABAJO?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Lunes</td></tr> <tr><td>1</td><td>Martes</td></tr> <tr><td>1</td><td>Miércoles</td></tr> <tr><td>1</td><td>Jueves</td></tr> <tr><td>1</td><td>Viernes</td></tr> <tr><td>1</td><td>Sábado</td></tr> <tr><td>1</td><td>Domingo</td></tr> <tr><td>1</td><td>Festivos</td></tr> </table>	1	Lunes	1	Martes	1	Miércoles	1	Jueves	1	Viernes	1	Sábado	1	Domingo	1	Festivos	<p>23. a. ¿A QUÉ HORA INICIA SU TRABAJO?</p> <p style="text-align: center;">:</p> <p style="text-align: center;">:</p> <p>23. b. ¿A QUÉ HORA LO FINALIZA?</p> <p style="text-align: center;">:</p>	<p>24. ¿CUÁL ES SU INGRESO PROMEDIO DIARIO POR REALIZAR ESTA LABOR?</p> <p style="text-align: center;">\$</p> <p>25. ¿CUÁNTO DURA NORMALMENTE UN VEHÍCULO PARQUEADO EN ESTA ZONA?</p>																								
1	0 a 12 meses																																																						
2	De más de 12 meses a 2 años																																																						
3	De más de 2 años a 5 años																																																						
4	De más de 5 años a 10 años																																																						
5	De más de 10 años																																																						
6	NS/ NR																																																						
1	Lunes																																																						
1	Martes																																																						
1	Miércoles																																																						
1	Jueves																																																						
1	Viernes																																																						
1	Sábado																																																						
1	Domingo																																																						
1	Festivos																																																						
<p>26. ¿SOLO TRABAJA EN ESTE SECTOR?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>En qué otro(s) lugar(es)?</p>	1	Si	2	No	<p>27. ¿LOS INGRESOS GENERADOS POR ESTA ACTIVIDAD CUBREN SUS NECESIDADES BÁSICAS?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>28. ¿REALIZA OTRA ACTIVIDAD LABORAL?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>¿Cuál(es)?</p>	1	Si	2	No	1	Si	2	No	<p>29. ¿OTRAS PERSONAS DE SU HOGAR SE DEDICAN A CUIDAR VEHÍCULOS EN VÍA PÚBLICA?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>¿Cuántas?</p> <p>¿Dónde?</p>	1	Si	2	No																																					
1	Si																																																						
2	No																																																						
1	Si																																																						
2	No																																																						
1	Si																																																						
2	No																																																						
1	Si																																																						
2	No																																																						
<p>30. ¿QUÉ HA IMPEDIDO QUE CONSIGA UN EMPLEO ESTABLE?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Capacitación</td></tr> <tr><td>2</td><td>Documentos</td></tr> <tr><td>3</td><td>Antecedentes</td></tr> <tr><td>4</td><td>Falta de oportunidades</td></tr> <tr><td>5</td><td>Discapacidad/Limitaciones</td></tr> <tr><td>6</td><td>Otro, ¿Cuál?</td></tr> </table>	1	Capacitación	2	Documentos	3	Antecedentes	4	Falta de oportunidades	5	Discapacidad/Limitaciones	6	Otro, ¿Cuál?	<p>31. ¿TIENE SERVICIO DE SALUD?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>¿Cuál?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>EPS</td></tr> <tr><td>2</td><td>SISBEN</td></tr> <tr><td>3</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	Si	2	No	1	EPS	2	SISBEN	3	NS/ NR	<p>32. ¿ACEPTARÍA UN EMPLEO CON PRESTACIONES SOCIALES?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>33. ¿USTED ES MADRE O PADRE CABEZA DE FAMILIA?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table>	1	Si	2	No	1	Si	2	No																							
1	Capacitación																																																						
2	Documentos																																																						
3	Antecedentes																																																						
4	Falta de oportunidades																																																						
5	Discapacidad/Limitaciones																																																						
6	Otro, ¿Cuál?																																																						
1	Si																																																						
2	No																																																						
1	EPS																																																						
2	SISBEN																																																						
3	NS/ NR																																																						
1	Si																																																						
2	No																																																						
1	Si																																																						
2	No																																																						
<p>34. ¿HACE PARTE DE ALGUNA ORGANIZACIÓN, GREMIO O COOPERATIVA QUE REÚNA A LOS CUIDADORES DE VEHÍCULOS?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td></tr> </table> <p>¿Cuál?</p>	1	Si	2	No	<p>35. ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES RIESGOS A LOS QUE SE EXPONE CON ESTA LABOR? (máx. 3 opciones)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Enfermedades por intemperie</td></tr> <tr><td>1</td><td>Atraco o robo</td></tr> <tr><td>1</td><td>Ser incomodado por la Policía</td></tr> <tr><td>1</td><td>Falta de seguridad social</td></tr> <tr><td>1</td><td>Responsabilidad ante daño o robo</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ningún Riesgo</td></tr> <tr><td>9</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	Enfermedades por intemperie	1	Atraco o robo	1	Ser incomodado por la Policía	1	Falta de seguridad social	1	Responsabilidad ante daño o robo	2	Ningún Riesgo	9	NS/ NR	<p>36. ¿CÓMO REACCIONA FRENTE A UNA INFRACCIÓN DE UN VEHÍCULO? (SR-28 ó SR-28A) (máx. 3 opciones)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Llamar al dueño</td></tr> <tr><td>1</td><td>Hablar con la grúa / Policía</td></tr> <tr><td>1</td><td>No ha reaccionado</td></tr> <tr><td>1</td><td>Hacer oposición</td></tr> <tr><td>1</td><td>Averiguar</td></tr> <tr><td>2</td><td>No ha pasado</td></tr> <tr><td>9</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	Llamar al dueño	1	Hablar con la grúa / Policía	1	No ha reaccionado	1	Hacer oposición	1	Averiguar	2	No ha pasado	9	NS/ NR																					
1	Si																																																						
2	No																																																						
1	Enfermedades por intemperie																																																						
1	Atraco o robo																																																						
1	Ser incomodado por la Policía																																																						
1	Falta de seguridad social																																																						
1	Responsabilidad ante daño o robo																																																						
2	Ningún Riesgo																																																						
9	NS/ NR																																																						
1	Llamar al dueño																																																						
1	Hablar con la grúa / Policía																																																						
1	No ha reaccionado																																																						
1	Hacer oposición																																																						
1	Averiguar																																																						
2	No ha pasado																																																						
9	NS/ NR																																																						
<p>37. ¿CUÁL HA SIDO SU REACCIÓN FRENTE AL DAÑO DE UN VEHÍCULO? (máx. 3 opciones)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Llamar dueño</td></tr> <tr><td>1</td><td>No ha reaccionado</td></tr> <tr><td>1</td><td>Llamar a la policía</td></tr> <tr><td>1</td><td>Conciliar</td></tr> <tr><td>1</td><td>Hacer oposición</td></tr> <tr><td>1</td><td>Gritar</td></tr> <tr><td>1</td><td>Pagar</td></tr> <tr><td>2</td><td>No ha pasado</td></tr> <tr><td>9</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	Llamar dueño	1	No ha reaccionado	1	Llamar a la policía	1	Conciliar	1	Hacer oposición	1	Gritar	1	Pagar	2	No ha pasado	9	NS/ NR	<p>38. ¿CUÁL HA SIDO SU REACCIÓN FRENTE AL ROBO DE UN VEHÍCULO? (máx. 3 opciones)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Llamar a la Policía</td></tr> <tr><td>1</td><td>Intentar Recuperarlo</td></tr> <tr><td>1</td><td>Llamar al Dueño</td></tr> <tr><td>1</td><td>Hacer Ruido</td></tr> <tr><td>1</td><td>Enfrentar al Ladrón</td></tr> <tr><td>1</td><td>Pagar</td></tr> <tr><td>2</td><td>No ha pasado</td></tr> <tr><td>9</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	Llamar a la Policía	1	Intentar Recuperarlo	1	Llamar al Dueño	1	Hacer Ruido	1	Enfrentar al Ladrón	1	Pagar	2	No ha pasado	9	NS/ NR	<p>39. ¿CUÁL HA SIDO SU REACCIÓN FRENTE AL RETIRO DE UN VEHÍCULO? (máx. 3 opciones)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Llamar al dueño</td></tr> <tr><td>1</td><td>Hablar con la grúa / Policía</td></tr> <tr><td>1</td><td>No ha reaccionado</td></tr> <tr><td>1</td><td>Hacer oposición</td></tr> <tr><td>1</td><td>Averiguar</td></tr> <tr><td>2</td><td>No ha pasado</td></tr> <tr><td>9</td><td>NS/ NR</td></tr> </table>	1	Llamar al dueño	1	Hablar con la grúa / Policía	1	No ha reaccionado	1	Hacer oposición	1	Averiguar	2	No ha pasado	9	NS/ NR	<p>40. TIPO DE CUIDADOR</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1</td><td>Independiente</td></tr> <tr><td>2</td><td>Empresa</td></tr> </table> <p>¿Cuál?</p>	1	Independiente	2	Empresa
1	Llamar dueño																																																						
1	No ha reaccionado																																																						
1	Llamar a la policía																																																						
1	Conciliar																																																						
1	Hacer oposición																																																						
1	Gritar																																																						
1	Pagar																																																						
2	No ha pasado																																																						
9	NS/ NR																																																						
1	Llamar a la Policía																																																						
1	Intentar Recuperarlo																																																						
1	Llamar al Dueño																																																						
1	Hacer Ruido																																																						
1	Enfrentar al Ladrón																																																						
1	Pagar																																																						
2	No ha pasado																																																						
9	NS/ NR																																																						
1	Llamar al dueño																																																						
1	Hablar con la grúa / Policía																																																						
1	No ha reaccionado																																																						
1	Hacer oposición																																																						
1	Averiguar																																																						
2	No ha pasado																																																						
9	NS/ NR																																																						
1	Independiente																																																						
2	Empresa																																																						
<p>OBSERVACIONES: _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>																																																							
<p>¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!</p> 																																																							

B. Matriz de productos censales estratégicos y niveles de responsabilidad de las Pruebas

1. Componentes básicos

1.1 Tipo de operación estadística

El Censo de Cuidadores de Carros en Vía Pública fue aplicado a nivel de unidades censales, es decir, cuidadores de carros objeto del censo.

1.2 Universo y cobertura

Se censaron a todas las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de vehículos en vía en las cinco (5) Centralidades y Zonas de Control de la ciudad de Bogotá. Todos aquellos que se identificaron como cuidadores y estaban realizando esta actividad en la vía pública, bahía o andén durante el mes estipulado para realizar el Censo.

1.3 Población objetivo

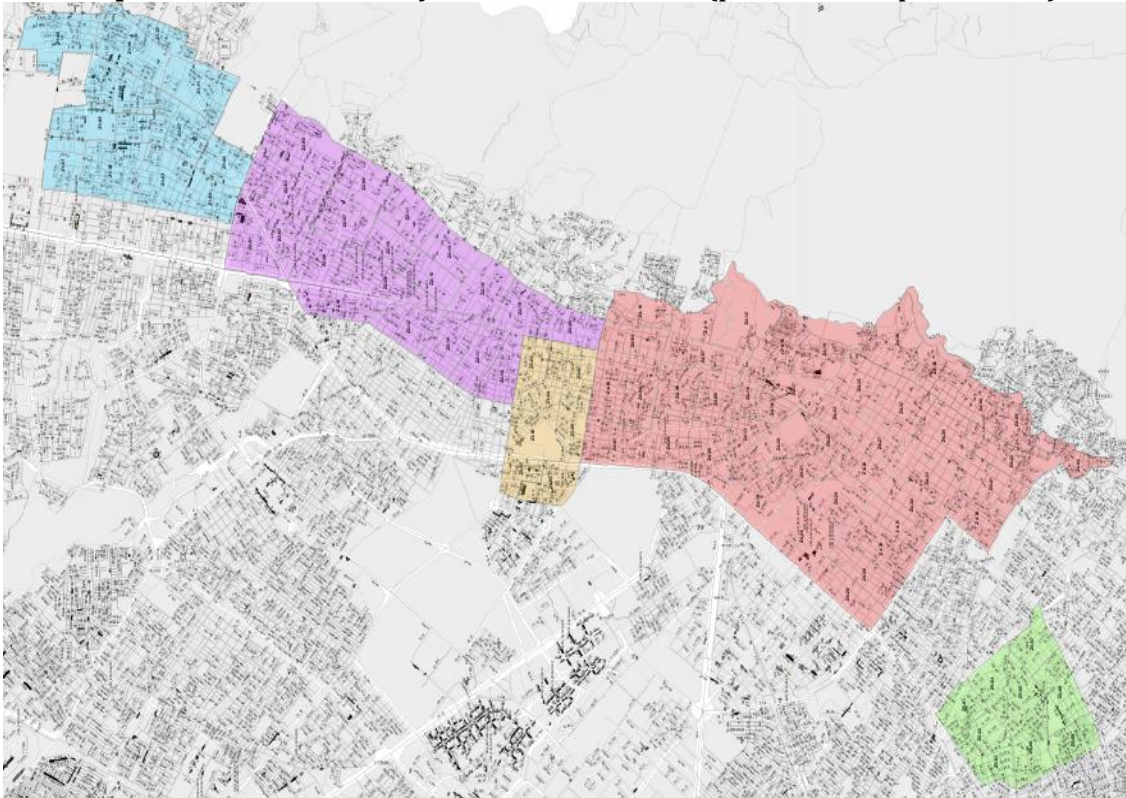
Todos los hombres y mujeres, de cualquier edad dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía, de lunes a sábado en cualquier horario en los diferentes puntos específicos (cinco (5) Centralidades y sus respectivas zonas de control) de la ciudad de Bogotá y que por ello recibían una retribución económica informal.

1.4 Desagregación geográfica

El censo abarcó la totalidad de las personas que en el momento de la aplicación se encontraban realizando la actividad informal de cuidado de vehículos, en todas las vías de las cinco (5) Centralidades (incluidas Zonas de Control) predefinidas por la SDM en la ciudad de Bogotá D.C. a saber;

- Centralidad Calle 72 – Calle100 (Norte-Chapinero)
- Centralidad Usaquén
- Centralidad Centro y Centro Internacional
- Centralidad Chapinero (Eventos)
- Centralidad Restrepo - Santander

Mapa 1. 5 Centralidades y áreas de influencia (predefinidas por la SDM)



Fuente: Elaboración propia con base en la cartografía del Catastro Distrital

- **Azul:** Centralidad Usaquén
- **Violeta:** Calle 72 – Calle100 (Norte-Chapinero)
- **Anaranjado:** Centralidad Chapinero (Eventos)
- **Rojo:** Centralidad Centro – Centro Internacional
- **Verde:** Centralidad Restrepo – Santander

1.5 Marco geográfico

Para poder ubicar e identificar las unidades censales (Personas que cuidan carros en las calles y obtienen retribución económica por esta actividad) se utilizó en primera instancia los mapas viales predefinidos para las cinco (5) centralidades por la SDM, incluyendo las zonas de control para cada una de ellas. A modo de reserva se contó con la cartografía del Catastro Distrital. El nivel de desagregación tuvo las siguientes

capas cartográficas: manzana, perímetro de manzana (sardinell), zona verde, separador y nomenclatura vial.

1.6 Período censal

El Tiempo de duración de la recolección de la información para las unidades censales, fue de 30 días calendario. Se identificaron previamente los horarios en que estas personas desarrollaban su labor en la vía pública, tiempos en los cuales se generó la labor censal.

1.7 Programas y bases cartográficas

Para la realización del Censo, se utilizaron las bases cartográficas del Distrito Capital (Catastro Distrital) y estas se complementaron con el servicio de mapas al público de Google Earth, ya que facilitó la operatividad en campo de supervisores y entrevistadores. La generación de los mapas y planos se hicieron principalmente en ArcGis.

1.8 Periodo de recolección

El periodo programado para la recolección se estipuló dentro de la semana 3 a la semana 6 según el cronograma planteado el inicio del censo, correspondientes a la semana del 15 de Octubre y la semana del 11 de Noviembre; periodo cumplido satisfactoriamente.

De acuerdo con lo anterior, es importante tener en cuenta los siguientes conceptos referentes al periodo de recolección:

i. Período censal:

El Tiempo de duración de la recolección de la información para la unidad censal (cuidadores de carros en vía pública) fue de 30 días calendario, en donde se barrieron y re-barrieron las cinco centralidades, visitando adicionalmente a las personas pre identificadas en lugares específicos (sea por día u horario diferente de trabajo al momento que nuestro recolector pasaba por el lugar).

- ii. Momento censal:** Al no tener un horario claro y estipulado en el contrato para censar a todas las personas objeto del estudio; el horario de trabajo en general, no tuvo una hora específica de comienzo y menos de finalización de la toma de información, censando así a los cuidadores en el momento que estuvieran laborando, mañana, tarde o noche según la circunstancia personal.

III. ORGANIZACIÓN CENSAL

La organización y ejecución del censo se soportó en el equipo de temática y equipo de campo responsables de la administración, planeación y la coordinación del operativo censal en las zonas de estudio (cinco (5) Centralidades y Zonas de Control). Las Zonas se dividieron geográficamente por bloques de manzanas, estas zonas se llaman unidades geográficas censales (UGC) como se muestra en el Plano 1.

Plano 1 Ejemplo: Unidad Geográfica Censal



Fuente: Elaboración propia

Para la realización del censo empleando la metodología de barrido fue necesario contar con el siguiente equipo de trabajo:

Coordinador de campo: Era la persona encargada de planear, organizar y supervisar la recolección de la información censal en las UGC. Para el Censo fueron nombrados tres (3) coordinadores de campo.

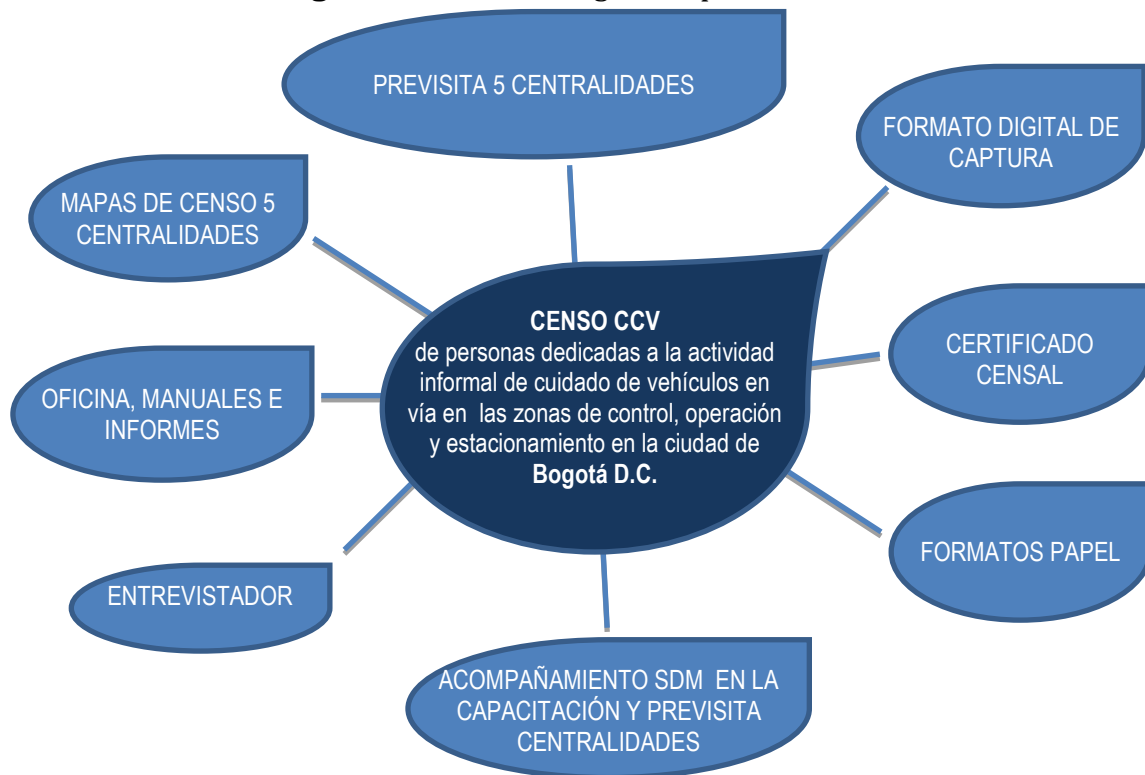
El supervisor: fue la persona encargada de planear y supervisar el trabajo de campo en el Área de Supervisión. Su misión era la de garantizar la calidad de los datos recolectados por los entrevistadores a su cargo y la cobertura de todas las unidades de estudio en las áreas asignadas. Para el censo se contó con siete (7) supervisores que lideraron su grupo de Entrevistadores distribuidos así: cuatro (4) grupos de cuatro (4) entrevistadores y tres (3) grupos de tres (3) entrevistadores.

El encuestador o en este caso llamado censador u entrevistador: era la persona responsable de recolectar la información directamente en la fuente, con la metodología, procedimientos y normas definidas por la dirección censal. Para el censo se contó con veintiséis (26) entrevistadores, distribuidos en grupos de tres (3) o cuatro (4) entrevistadores, cada grupo liderado por (1) un Supervisor.

A. Aspectos generales del operativo de campo

La unidad de gestión para el Censo General es el proceso donde se garantizaba la calidad censal de manera previa a la recolección de la información en campo, con la disposición de los siguientes componentes: (Ver Diagrama 2)

Diagrama 2: Unidad de gestión para el censo.



Fuente: Elaboración propia

B. Generalidades censales que se tuvieron en cuenta:

- Un entrevistador capacitado, certificado y vinculado.
- Un censado informado y sensibilizado, respecto a la importancia del Censo y el por qué de su realización.
- Unas autoridades municipales informadas y comprometidas con la realización del censo.

- Una comunidad informada (asociaciones) respecto al periodo de realización del censo, y sensibilizada en la importancia y alcance del proyecto censal.
- Algunos elementos dispuestos para el censo serán: **GPS**, cartas de presentación, material de capacitación, formularios en papel y cartografía análoga para uso de coordinadores de campo, formatos operativos, Kits del personal de campo (Ilustración 3) y Kits de oficina.

Ilustración 3: Elementos principales del kit del personal de campo

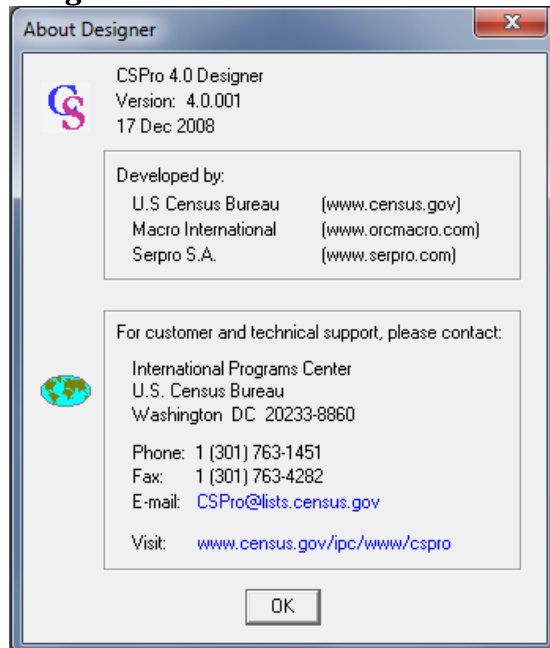


C. Componente tecnológico para la recolección de la información en campo

La recolección de la información en campo se efectuó directamente por los entrevistadores, quienes en el transcurso de la jornada entregaban los cuestionarios al coordinador de área, quien se encargaba de la revisión de los mismos, para evitar inconsistencias de llenado y poder realizar en oficina el proceso de crítica y codificación de los formularios a un nivel menor.

- Software de captura para cuestionarios
La captura de la información se realizó al final del operativo de campo. El programa de captura del censo se llevó a cabo bajo la plataforma censal CsPro, que es un programa gratuito (Licencia Código abierto que no requiere licenciamiento y es completamente gráfico) diseñado por el Census Bureau de los Estados Unidos para el procesamiento de este tipo de información (Diagrama 3).

Diagrama 3. Ficha informativa CSPRO.



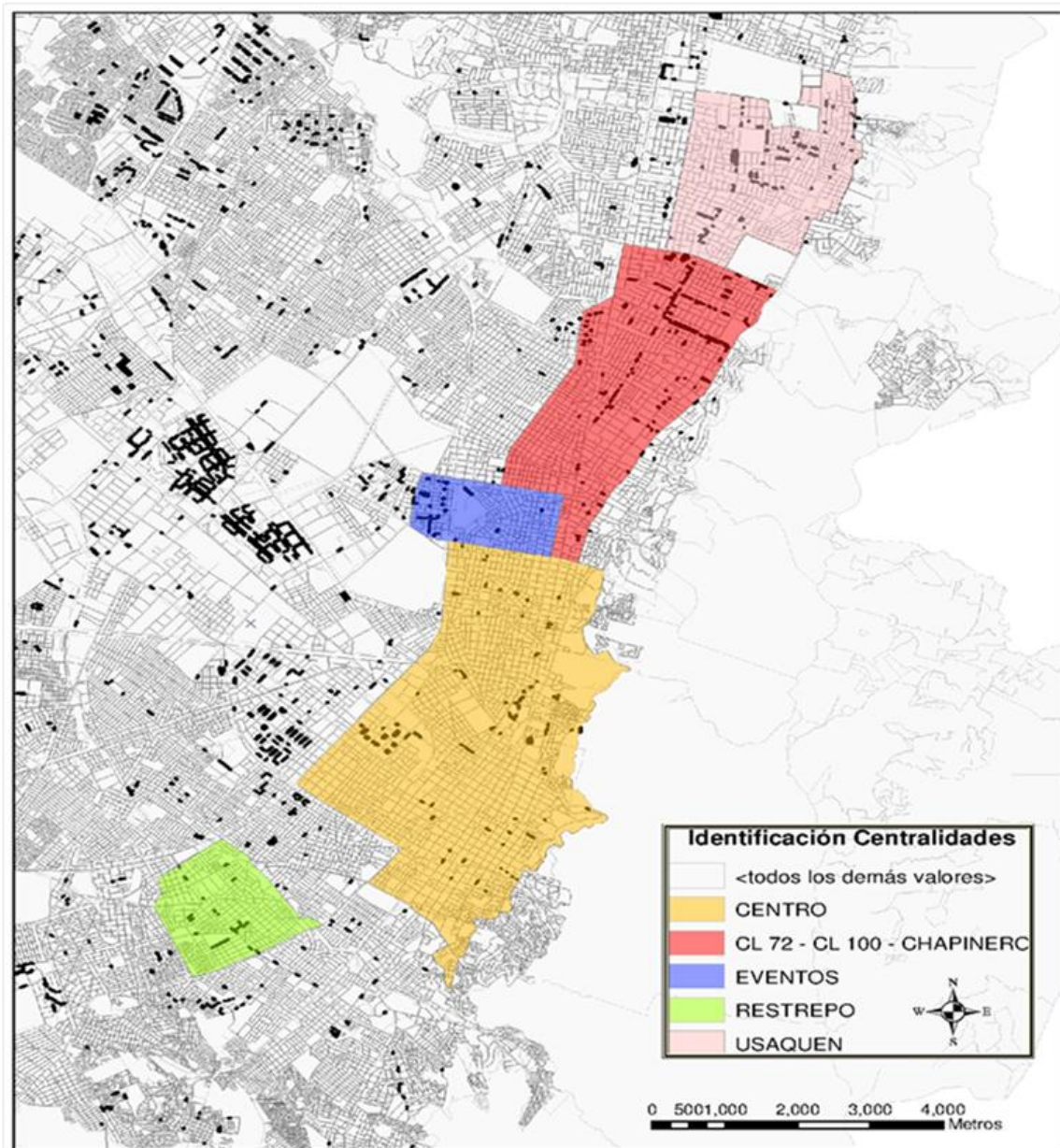
Fuente: CSPRO Program about designer.

- Software de procesamiento de la información
El software que se empleó para el procesamiento de la información fue SPSS Versión 18, este es un software estadístico especializado para procesamiento de volúmenes grandes de información.

IV. INFORME DEL PLAN OPERATIVO FINAL

Los coordinadores de campo eran los responsables de la recolección de información en cada área o zona o centralidad definida por el Contratante (Mapa 2), quienes organizaron y coordinaron el trabajo de los supervisores y de los entrevistadores. Antes de iniciar el operativo, se reunieron los dos coordinadores de campo y la técnica junto al coordinador general, para concretar las centralidades y zonas a censar.

Mapa 2. División interna: Operativo Censal (92 zonas de trabajo)



Fuente: Elaboración propia

Definidas las noventa y dos (92) divisiones internas de las zonas y centralidades, se procedió a realizar la distribución de ellas entre los coordinadores de campo.

En oficina, con la encargada de la misma, el coordinador de campo tiene que realizar el alistamiento del material que incluye todos los formatos que deben diligenciar y tener en cuenta durante el día tanto el supervisor como sus recolectores: Formato de diario de asistencia a campo, mapas de centralidades y zonas, formatos y certificados censales.

Iniciando el censo, los coordinadores de campo convocaban a los supervisores en la oficina situada en la casa CID, en horas de la tarde, una vez terminadas sus respectivas zonas, para: entrega del material recolectado, retroalimentación, entrega del material requerido para el día siguiente y la asignación de centralidades y zonas.

Los supervisores proceden vía celular a comunicarse con sus entrevistadores para indicarles el punto de encuentro del siguiente día. En el punto de encuentro, como primera medida se llena el formato de asistencia, en el cual se especifica la hora de entrada a campo, las zonas que se van a trabajar.

Luego cada uno de los entrevistadores inicia el recorrido por la zona asignada anteriormente en L dentro de la UGC. El supervisor hacia acompañamiento a cada uno de los entrevistadores, pero a medida que iba recorriendo la zona, se comunicaba con sus otros encuestadores para hacerle el debido acompañamiento. Este procedimiento fue seguido todos los días del censo.

Luego que se finaliza la zona, que ha sido recorrida calle por calle y donde se han realizado los censos, cada uno de los entrevistadores se comunicaba con su supervisor para acordar un punto de encuentro y para la recolección del material una vez finalizada la jornada. En el punto de encuentro se verificaba que los censos estuvieran totalmente diligenciados, sin tachones y en orden consecutivo con los certificados censales.

Luego en oficina, se diligenciaba la planilla de asistencia donde se especificaban los censos realizados en el día, los números de los certificados censales que se habían entregado, y se firmaba la planilla; el supervisor al recolectar el trabajo de cada uno de sus entrevistadores proseguía a entregarlo al coordinador asignado y acordaba las zonas a censar el día siguiente.

A. Grupo General de trabajo del operativo censal

Cuadro 1. Relación de Personal Operativo

NOMBRE	CARGO
Mónica Otálora	Coordinadora Técnica - Operativa
Carlos Forero Urrego	Coordinador Operativo
Ramiro Reyes Cruz	Coordinador Operativo
Andrea Useche	Supervisora
Mónica Cevallos	Supervisora
Xuereb Arias	Supervisor
Saulo Bustamante	Supervisor
Carlos Martínez	Supervisor
Juan Manuel Gaitán	Supervisor
Jaime Enrique Ayala	Supervisor
Luz Barazarte	Recolectora
Rubí Garzón	Recolectora
Leidy Suescún	Recolectora
Alejandra Ocampo	Recolectora
Yerson Suarez	Recolector
Johan David Ortiz	Recolector
Diana Vieda	Recolectora
Juan Cardona	Recolector
Alan Solano	Recolector
Estella Rodríguez	Recolectora
Giovanni Ardila	Recolector
Sindy Avila	Recolectora
María Niño	Recolectora
Yenni León	Recolectora
Andrea Alvarado	Recolectora
Anyul G. Giorgi	Recolectora
Nidia E. Burgos	Recolectora
Sandra Hernández	Recolectora
Yuddy Gómez	Recolectora
Amparo Vela	Recolectora
Sergio D. Heredia	Recolector
Sandra Ocampo	Recolectora
Maria Dioselina Niño	Recolectora
Luz Alba Rojas	Recolectora

Fuente: Elaboración propia

B. Grupo 1

1. Bitácora (Grupo 1)

La aplicación del censo de cuidadores de carros en vía pública, se desarrolló durante los meses de Octubre (zonas internas del operativo: 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 28, 30 y 31) y Noviembre de 2012 (1, 2, 3, 5, 6 y 7).

A continuación se detalla el trabajo desarrollado por el Grupo 1 día por día, en donde se especifica cuando es un barrido o una jornada especial.

- 17 de Octubre: Inicio del trabajo de campo. Se focalizó en las centralidades de Usaquéen (Z1) en su totalidad y Chapinero subgrupos 1, 2, 3 y 4 (Calle 100 a la calle 92, entre la Carrera 7ª. y la Autopista Norte.
- 18 de Octubre: Chapinero (5-19). Se realizan las subzonas faltantes de la centralidad.
- 19 de Octubre: Centro (10-18) y Usaquéen (9-12). En Usaquéen se realizó verificación.
- 22 de Octubre: Centro (35-42)
- 23 de Octubre: Eventos (1-7). Se realizó operativo nocturno con ocasión de la realización de un partido de fútbol.
- 25 de Octubre: Eventos (1,7), Usaquéen (9-12). Verificación de las centralidades
- 26 de Octubre: Chapinero (1-11). Operativo nocturno (viernes) con el fin de identificar cuidadores de vehículos en la Zona Rosa y áreas aledañas.
- 28 de Octubre. Centro (22-27), Chapinero (17-19) y Usaquéen (10-12). Domingo día de mercado, mercado de las pulgas y comercio mayorista en el centro.
- 30 de Octubre: Usaquéen (1-12) y Chapinero (1-2). Barrido
- 31 de Octubre: Centro (1-6) y Chapinero (10-16). Barrido
- 1 de Noviembre: Centro (22-34). Barrido
- 2 de Noviembre: Centro (17-21,35). Barrido
- 3 de Noviembre: Restrepo (1-9). Barrido
- 6 de Noviembre: Centro (7,12), Chapinero (1), Usaquéen (2), Eventos (3-6). Barrido
- 7 y 10 de Noviembre: Restrepo (1-9). Faltaba censar unas personas pertenecientes a ASOVICAR, para lo que se contactó al presidente y al vicepresidente de dicha asociación y realizar un nuevo barrido en dicha zona.

En un breve resumen, los resultados para el Grupo 1, se explican de la siguiente manera:

- Chapinero es una centralidad circundada por una alta concentración de uso comercial, financiera y de servicios. Compreendida entre la calle 100 y la calle 63, entre la carrera 7ª y la carrera 24. Incluye una zona comprendida de la calle 53 a la 63, entre la carrera 7ª y la Avenida Caracas.

- **Usaquén:** A pesar de contar con un área residencial extensa y exclusiva, también hay una alta concentración comercial y de servicios. Se puede señalar que es una zona de uso mixto. Esta comprendida entre la Calle 132 y la Calle 100, entre la Carrera 7ª y la Avenida 19.
- **Centro:** A pesar de ser un área extensa, el trabajo fue compartido por los grupos C y R. El grupo C, se concentró en subzonas periféricas con poco parqueo en vía pública y subzonas algo inseguras donde el parqueo es algo restrictivo por esta razón, también se realizó barrido de la centralidad.
- **Eventos:** Cuenta con alta concentración comercial y los días en que se realizan eventos o partidos de fútbol se incrementa el número de cuidadores de vehículos en vía pública. Es un área relativamente pequeña comprendida entre la Avenida Caracas y la Carrera 38, de la Calle 53 a la Calle 63.
- **Restrepo:** En esta centralidad sólo se desarrolló trabajo nocturno y barrido. Comprendida entre la Avenida Caracas y la Carrera 30, de la Calle 11 sur a la Calle 30 sur.



2. Georeferenciación (Grupo 1)

El Grupo 1 como parte del contrato con la SDM, posterior al Censo, se realizaron 20 geo-referenciaciones con GPS en la centralidad Restrepo, para comprobar la exactitud de las direcciones consignadas en los formatos de recolección del censo (Ver **Cuadro 2**).

Cuadro 2 Relación de visitas para geo-referenciación. Grupo 1

Supervisora: Andrea Useche				
No. Certificado/CC	Dirección Completa	No. Lectura	Lectura	Exactitud/Mts
802	Kra. 19 16-36 Sur	10	N 4,35109 w 74,06030	7
810	Calle 17 Sur 22-42	11	N 4,35128 w74,06071	4
1438	Kra. 19 16-72 Sur	12	N 4,35104 W 47,06038	5
1436	Calle 17 Sur 17-36	13	N 4,35071 W 74,06017	4
820	Kra. 17 16-82 Sur	14	N 4,35080 W 74,05572	3
1294	Calle 15 Sur 17-32	15	N 4,35106 W 74,05576	4
1355	Kra. 17 18-41 Sur	16	N 4,35130 W 74,05594	5
1170	Kra. 19 15-16 Sur	17	N 4,35133 W 74,06010	5
1168	Kra. 19 14A-77 Sur	18	N 4,35141 W 74,05596	5
1169	Calle 15 19-31 Sur	19	N 4,35142 W 74,06014	3
Supervisora: Mónica Cevallos				
No. Certificado/CC	Dirección Completa	No. Lectura	Lectura	Exactitud/Mts
688	Calle 24B 15-32 Sur	263	N 4,35184 W 74,06062	14
1236	Trav. 24 15-64 Sur	264	N 4,35298 W74,06143	3
689	Calle 14A 24-71 Sur	265	N 4,35305 W 74,06151	5
1281	Kra. 29A 14B-32 Sur	266	N 4,35403 W 74,06231	2
1109	Kra. 24 17-26 Sur	267	N 4,35127 W 74,06084	3
1114	Kra. 19 17-13 Sur	268	N 4,35091 W 74,06044	2
1430	Kra. 21A 27-17 Sur	269	N 4,34564 W 74,06315	3
768	Kra. 14 20-29 Sur	270	N 4,35172 W 74,06005	4
725	Kra. 18 17-56 Sur	272	N 4,35090 W 74,06035	5
766	Calle 16 18-49 Sur	271	N 4,35116 W 74,06014	3

C. Grupo 2

1. Bitácora (Grupo 2)

La aplicación del censo se realizó en cuatro centralidades, por parte del equipo, entre los días 17 y 30 del mes de Octubre, en una etapa inicial. Los horarios dependían de la dinámica de cada centralidad con sus respectivas zonas.

Del 2 al 14 de Noviembre, se efectuó un re-barrido a fin de contactar posibles personas cuidadoras de vehículos, que por información de quienes habíamos encuestado, podríamos encontrar en determinados sitios y horarios.



Foto 3. Geo-referenciación y re-barrido Zona Usaquén, grupo 2.

Centralidad 5 – Restrepo. Grupo 2

La aplicación en campo del censo por parte del grupo 2, se inició el día 17 de octubre en la centralidad 5 (Restrepo), sus respectivas zonas de control eran 9; estas fueron georeferenciadas de oriente a occidente, por la avenida Caracas y la Norte- Quito-Sur (NQS).

Cada zona arroja una caracterización, que se explica a través de los censos aplicados en las 9 zonas de la centralidad 5:

- En la zona 1, 2 y 3, el uso económico del suelo, es de tipo mixto, residencial - comercial. Cuya delimitación está comprendida entre la avenida NQS, la Carrera 27, la Diagonal 30 y la Calle 8 sur, esta zona presentaba calles y carreras angostas, el espacio es ocupado por talleres en donde los mismos mecánicos son los que asumen el cuidado y reparación de vehículos.
- En las zonas 4, 5 y 6, sus dinámicas económicas son de tipo, comercial y de servicios (financieros y salud), que comprenden de sur- norte, del barrio Quiroga hasta el Restrepo, entre las carreras 20 y 24, y la Avenida Caracas entre Calle 21 y Calle 31 sur.

- Hacia el Barrio Quiroga, el censo concentró algunas personas alrededor de los centros de atención médica.
- Hacia el Restrepo, la mayor cantidad de personas censadas estaban ubicadas en las zonas 5, 7 y 8. La actividad comercial - financiera y de la denominada zona rosa son las actividades económicas predominantes.
- El cuidado de vehículos en las zonas 5, 7 y 8, está a cargo de la asociación denominada ASOVICAR (Asociación de vigilantes de carros), compuesta por aproximadamente 60 asociados, su radio de acción ésta comprendido entre las calles 14 y 19 con las carreras 18 y 21 sur.
- Por dificultades en la apreciación y de convocatoria respecto al censo, por parte de los directivos de dicha asociación, esta debió ser realizada, en tres ocasiones; octubre 17, 20 y 23. Igualmente, se realizó un recorrido nocturno en la denominada zona rosa el día 20 de octubre, ésta sub-zona iba desde la Calle 22 sur y la 15 Sur, entre Carreras 16 y 17 Sur (Ver Foto 4).



Foto 4. Recorrido nocturno. Grupo 2



Foto 5. Recorrido diurno. Grupo 2

Centralidad 4 – Centro. Grupo2 (zonas 01 – 09)

Dicha centralidad está comprendida entre las carreras 7 y la 30, además de las calles 34 y 53, la aplicación del operativo censal se realizó de día y noche.

- En las zonas 2, 4, 6 y 9, existen bahías para parqueo, pero no se encontraron cuidadores ya que no estaban habilitadas para su uso. En la zona existen parqueaderos de privados.
- Las zonas 3 y 7, el uso principal es de tipo residencial – dotacional universitario, esto determina que la concentración de los cuidadores, se dé en los alrededores de las universidades existentes como; la Católica, Javeriana, Distrital y la gran Colombia e institutos de educación no formal.
- En las zonas censales 1, 5 y 8, se encontró que estas son atendidas por familias, en donde existe alta rotación en los horarios de trabajo, dado que se

concentran en horarios de atención de servicios de restaurantes (día-noche), por ello se realizó el censo en ambos horarios.

Centralidad 4 – Centro. Grupo 2 (zonas 22 – 27)

En esta centralidad, donde se presenta el mayor número de zonas censales (40), el grupo 2 censó las zonas 23, 24, 25, 26 y 27, las cuales se encontraban delimitadas geográficamente entre la Avenida Norte-Quito-Sur (NQS) y la Carrera 10 entre Calle 13 y Calle 26.



Foto 6: Centralidad 4 - Centro Fuente. Grupo 2.

- En las zonas correspondientes a la 24 y 25, se encontraron pocas personas cuidadoras de carros, dado que la policía no permite parquear en las calles circundantes al anillo de seguridad del desaparecido departamento administrativo de seguridad (DAS).
- En la zona 26, el censo lo realizó el grupo en su totalidad por razones de seguridad. En esta confluyen personas habitantes de la calle, sin actividad comercial importante.
- La zona 22, comprendida entre la Calle 19 y la Calle 22 y la Carreras 14 y Carrera 17. Está determinada por la alcaldía como zona de alto impacto (ZAIS). Con redes económicas que circundan entorno a la economía informal (casas de lenocinio, vendedores ambulantes, tránsito continuado de habitantes de la calle, venta de sustancias psicoactivas). La presencia del Estado se hace a través de la fuerza pública, que prohíbe en el sector el uso de las calles como lugar de parqueo.
- La zonas 23 y 27, comprenden las Carreras 14 y 10 entre las Calles 13 y 26. La zona es altamente comercial, posee calles angostas, con bastante presencia de

habitantes de la calle, vendedores ambulantes y trabajadores cotidianos que van con frecuencia a las cientos de oficinas y almacenes instalados en el centro de Bogotá, lo que genera conflicto por el espacio público. En estas zonas, se permite el parqueo por periodos cortos para los vehículos de carga.



Foto 7: Centralidad 4 - San Victorino



Foto 8: Centralidad 4 - San Victorino



Foto 9: Centralidad 4 - San Victorino



Foto 10: Centralidad 4 - San Victorino



Foto 11: Centralidad 4 - San Victorino. Grupo 2.

Centralidad 4 – Centro. Zonas 28 – 34. Grupo 2

Las zonas abordadas de esta centralidad, están comprendidas entre las carreras 10 y la Avenida Norte-Quito-Sur (NQS) y las calles 13 y 6. La zona 34 se extiende hasta la calle 1.

- Las zonas 33 y treinta cuatro 34, son consideradas como zonas de alto impacto (ZAI), con redes de economía informal e ilícita (casas de lenocinio, vendedores ambulantes- drogas psicoactivas y tránsito constante de habitantes de la calle), talleres de mecánica e inquilinatos en donde habitan estos actores sociales.
- Las zonas 31 y 32, muestran que la dinámica económica está determinada por el comercio de San Victorino. Se encontraron personas objeto del presente estudio, donde la policía permite parquear en calles y frente a locales comerciales, donde los propietarios parquean sus vehículos, vigilados por guardas de seguridad.
- En dichas zonas se censaron cuidadores en la denominada Calle del Bronx, localizados entre las calles 9 y 10 entre las carreras 15 y 15A. (Ver Fotos 12 y 13). Dicha zona fue abordada por el grupo 2 en su totalidad por razones de seguridad.



Foto 12: Centralidad 4 Zonas 28-34



Foto 13: Centralidad 4. Zonas 28-34

Fuente: Grupo dos.

- En la zona 30, el uso del suelo es residencial. La dinámica económica está determinada por servicios como restaurantes y oficinas.
- Las zonas 28 y 29 están delimitadas por las Carreras 23 y la Norte-Quito-Sur (NQS). Estas zonas abarcan el Barrio Ricaurte, en donde se entremezclan actividades de tipo

comercial (almacenes), talleres de mecánica-confecciones, marroquinería. Se censaron personas alrededor del CAI y del San Andresito de San José, el cual está compuesto por centros comerciales con parqueaderos. La Policía de Tránsito realiza operativos de control del espacio público en zonas de no parqueo.

Nuevos barridos (Re Barridos)

Este ejercicio se llevó a cabo intercambiando las zonas que ya habían sido abordadas por el Grupo 1, correspondientes a centralidades: Norte (1), Chapinero (2), Eventos (3) y Centro (4). Por solicitud de la SDM, se realizó un barrido en el sector del Barrio de La Perseverancia, dado que su actividad se realiza en la noche; las personas censadas manifestaron “Existe un monopolio de los dueños de los parqueaderos de este sector, que no permiten el cuidado de personas independientes”.

Este operativo censal de re-barrido, se realizó del 2 al 14 del mes de Noviembre.

A continuación se describen las zonas de la actividad con sus respectivas fechas:

Noviembre (2-4)

Se realizó el re-barrido de la Centralidad Eventos (Galerías). Ésta comprendía las Carreras 14 y la Norte-Quito-Sur (NQS) y las Calles 53 y 66, en donde se encontraron personas que no habían sido censadas. Se corroboró las personas que ya habían sido registradas. El cuidado de vehículos depende de actividades que han sido descritas anteriormente (servicios comerciales, restaurantes, entre otros), pero hacia El Campín, esta depende de espectáculos como el fútbol, conciertos y vida nocturna de servicios (bares, restaurantes, etc.).

Noviembre (6-7)

El re-barrido de la Centralidad Norte, llevó al equipo a Usaquén, ocasión en la que fue abordada en horario nocturno, entre carreras 7 y 5, y entre las calles 106 y 126C. En la Calle 117 entre Carreras 6 y 6A, no permitieron algunas personas residentes en el sector, la realización del censo a personas cuidadoras, en este horario y sector de actividad de servicios (restaurante, bares y comercial), aproximadamente 20 censos NO pudieron ser realizados.



Fotos 14 y 15. Noviembre 2. Fuente grupo dos.

La centralidad de Chapinero, está comprendida entre calles 72 y 100 entre carreras Séptima y la Autopista Norte. Se encontraron personas sin censar e inconsistencias en direcciones asignadas. Se entremezclan propiedades de uso residencial y de oficinas de servicios, con zonas verdes y señales de tránsito que delimitan el uso de las respectivas calles.

Noviembre (8-9).

Centralidad cuatro (4) Centro. Este re-barrido abarcó entre las calles 7A sur y la Calle 19 entre carreras 10 y 3. Zona que posee edificaciones de tipo histórico-gubernamental y universidades, no se permite parquear, hacia la circunvalar las calles son muy angostas, se encontraron muy pocas personas no censadas.

Noviembre (11 -14).

Para cerrar el re-barrido de la Centralidad Centro, se abordó la parte comercial, comprendida entre las carreras 14 y 10 y las calles 13 y 19. En día (Domingo) y horario de movimiento comercial (electrodomésticos, repuestos y elementos eléctricos). Los parqueos están delimitados entre calles, para el comprador y descargue de mercancías.



Foto 16. Zona Céntrica



Foto 17. Zona Céntrica



Foto 18. Zona Céntrica
Fuente: Grupo 2.

Noviembre (11 y 14) Centralidad Cuatro (4) Centro

Esta última parte censada de nuevo, comprendió las Calles entre 39 y 26 y las Carreras 30 y 1era Este. Zona de tipo residencial. Se certificó personas que ya habían sido encuestadas. De igual manera se abordó el sector ubicado arriba del Parque Nacional circundante a la Fiscalía Nacional en donde no se permite parqueo por razones de seguridad.

2. Georeferenciación (Grupo 2)

El Grupo 2 como parte del contrato con la SDM, realizó 48 geo-referenciaciones en 3 de las centralidades del estudio, para comprobar la exactitud de las direcciones consignadas en los formatos de recolección del censo.

Cuadro 3. Relación de visitas para geo-referenciación. Grupo 2

Nº CERTIFICADO	DIRECCIÓN	N	W	PRECISIÓN
653	CL 119 14 26	44,559	74,2274	2M
652	KR 14 119-33 INT.1	4,4576	74,2263	1M
672	CL 121 KR 14	4,4211	74,2261	3M
710	CL 127 13A - 12	4,42154	74,2238	6M
691	CL 127 13A - 32	4,42155	74,2254	2M
651	CL 127 13A - 54	4,42155	74,2258	1M
671	AV 15 127 - 18	4,4217	74,2331	10M
690	AV 15 119 - 73	4,424	74,2359	2M
670	AV 15 119 - 59	4,41593	74,2361	4M
650	CL 119 AK 15	4,41564	74,2359	1M
1350	KR 7 113 - 50	4,4255	74,1526	1M
1352	KR 6 116 - 78	NO EXISTE	NO EXISTE	
1332	KR 6A 119 - 21	4,4255	74,1526	1M
1353	CL 118 5 - 84	4,41407	74,1496	8M
1354	CL 118 5 - 42	4,4255	74,1526	1M
1356	CL 119 5 - 42	4,4255	74,1526	1M
1067	KR 7 112 - 32	NO EXISTE	NO EXISTE	
1068	KR 7 112 - 70	4,4255	74,1526	1M
1069	KR 7 113 - 38	4,4255	74,1526	1M
1083	KR 6 119 - 17	4,41442	74,1496	7M
1328	CL 119A 7 - 74	4,4255	74,1526	1M
1096	CL 119 7 - 86	4,4471	74,159	2M
1097	CL 119 7 - 74	4,41469	74,1585	3M
1202	CL 119 7 - 58	4,41466	74,1577	3M
1203	CL 112 7A - 90	NO EXISTE	NO EXISTE	
1204	CL 125 KR 7	4,4241	74,1553	0M
1205	CL 125 7C - 77	4,4246	74,1576	2M
1206	CL 124 7B - 29	4,421	74,1532	2M
1207	CL 126 KR 7C	4,4262	74,1545	1M
591	CL 126 7 - 35	4,423	74,1456	1M
1158	KR 7B 123 - 58	4,41592	74,1524	1M
1156	KR 7B 124 - 60	4,4233	74,151	0M
1157	KR 7C BIS 124 - 85	4,4255	74,1526	1M
674	KR 13A 107A 10	4,41258	74,2338	2M
673	DG 109 15BIS 16	4,41327	74,2395	0M
722	CL 108 14B - 45	4,413	74,2411	2M
654	KR 11D 118A - 44	4,4255	74,1526	1M
587	KR 7B BIS 123 - 17	4,41583	74,1548	2M
588	KR 7B BIS 123 - 17	4,4255	74,1526	1M
589	KR 7B BIS 123 - 18	NO EXISTE	NO EXISTE	
590	CL 124 7B - 11	4,429	74,1525	1M
605	KR 7B BIS 124 - 46	4,4233	74,1529	2M
613	KR 7B BIS 124 - 68	4,4244	74,1526	0M
614	KR 7B BIS 124 - 68	4,4242	74,1525	1M
610	KR 7C 124 - 18	4,4229	74,1554	1M
616	KR 7C 125 - 76	4,4251	74,1543	2M
617	KR 7C 123 - 94	4,422	74,1562	3M
1173	KR 7B BIS 124 - 50	4,4237	74,1529	1M

Fuente: Grupo dos.

V. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN CENSAL UTILIZADAS

Gracias a la información proporcionada por los *informantes idóneos*, quienes eran personas pertenecientes a los gremios y agrupaciones de cuidadores de vehículos, se obtuvo información precisa de lugares y puntos donde se encontraba nuestra población objetivo.

Las técnicas usadas para censar a las unidades poblacionales (cuidadores de vehículos) fueron:

A. Zonas

La técnica de Censo Zonal se utilizó desde el mismo momento de iniciar al trabajo en campo, en oficina se diseñó el operativo censal para ser implementado por el equipo de acuerdo a las zonas que correspondían a la división geográfica de cada una de las 5 centralidades, agrupadas por el consultor para facilitar el operativo censal de la siguiente manera.

- **Azul:** Centralidad Norte (12 zonas censales)
- **Violeta:** Centralidad Chapinero (20 zonas censales)
- **Anaranjado:** Centralidad Eventos (7 zonas censales)
- **Rojo:** Centralidad Centro (44 zonas censales)
- **Verde:** Centralidad Restrepo – Santander (9 zonas censales)

B. Bola de nieve

La metodología bola de nieve es muy conocida y efectiva cuando no se dispone de un “marco de lista” (listado de cuidadores censados, que remiten al censador a otro cuidador) donde se ubiquen los elementos de la población, como en este caso, por lo tanto, se empleó esta técnica de recolección de información cuando un cuidador nos indicaba en donde y en qué jornada se podía encontrar a otro cuidador.

C. Barrido

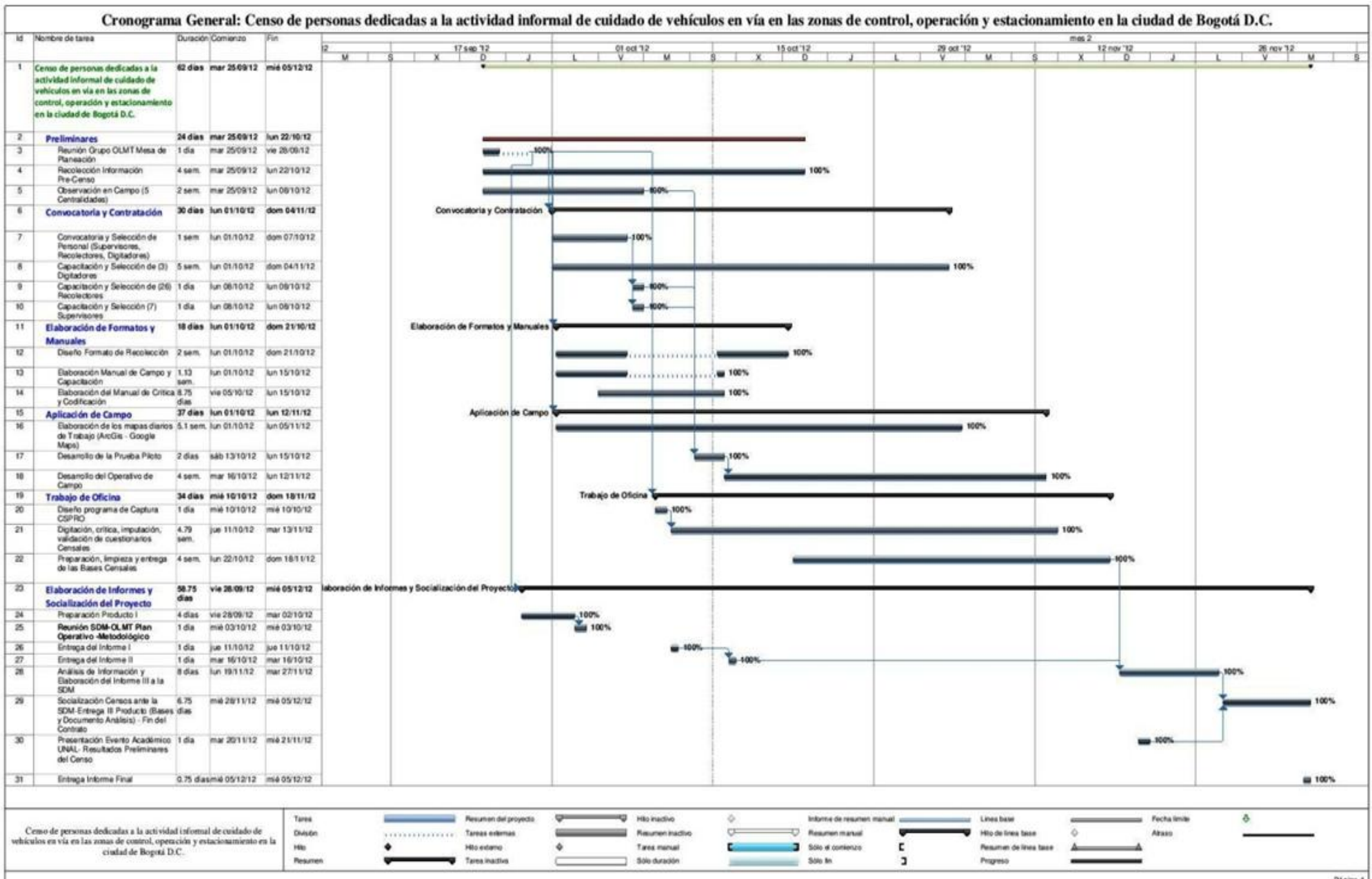
La técnica de barrido censal se empleó en las cinco (5) centralidades y zonas de control predefinidas en las vías públicas de Bogotá, donde se censó a todos los cuidadores de vehículos que estaban ejerciendo su labor al momento del censo.

Durante el mismo instante de “capturar” un cuidador, a cada uno se le preguntaba si tenía información de los lugares y horarios particulares en donde los cuidadores no censados en el momento podrían ser identificados en el barrido realizado por el Equipo Consultor.

VI. CRONOGRAMA

A continuación, se muestra el cronograma del estudio: Censo de personas que trabajan de manera informal como cuidadores de vehículos. El cual se ha cumplido dentro de los tiempos estipulados entre las partes.

Duración período del contrato: (26 de Septiembre - 04 de Diciembre de 2012)



VII. INFORME DE OFICINA

A. Resumen del personal y su distribución en Oficina

El trabajo de oficina tuvo inicio el 1 de octubre de 2012, allí cuatro (4) personas fueron necesarias para su correcto funcionamiento. Una vez acordado el cronograma de actividades, necesidades logísticas, material requerido y personal necesario, se procedió a hacer los pedidos indispensables para el correcto funcionamiento del proceso censal.

La oficina fue proporcionada por el Centro de Investigaciones para el Desarrollo, ubicada en la Calle 45ª. No. 26-33 (Casa Cid), dotada de los siguientes elementos: 1 computador portátil y 4 de escritorio, 4 estaciones y un espacio requerido para el portátil, impresora laser, papelería, 9 chalecos (prueba piloto), 36 chalecos (censo), 36 tablas, 36 cachuchas y una línea telefónica con disponibilidad para realizar llamadas a líneas fijas y celulares.

Realizada la convocatoria de personal requerido para el desarrollo del censo (recolectores y supervisores) se procedió a contactar a las personas que ofrecieron sus servicios (45 personas para los dos (2) cargos), vía telefónica y por e-mail.

En 4 ocasiones el personal de oficina, consiguió salones con su debida dotación para desarrollar las siguientes acciones: selección de personal, capacitación, retroalimentación e inicio de barrido; proporcionando el material demandado por la directora del proyecto, coordinador general y coordinadores de campo para dichas actividades.

B. Procedimiento

Los siguientes son los pasos que se seguían en oficina al inicio de las jornadas (alistamiento) y al final de las mismas cuando llegaba la información del operativo de campo, en donde la coordinadora de oficina hacía la respectiva recepción de los formatos que entregaban los coordinadores de campo; para posteriormente con los asistentes pasar a la crítica, imputación y validación de cada uno de los formatos censales. Luego se procedió a lotear los formatos, realizar la grabación en el formato de captura en CSPRO y se guardaban en forma sistemática los formatos en físico.

A continuación, se hace una descripción paso a paso, que hace más gráfica la experiencia diaria durante el operativo censal.

- 1) *Alistamiento*: La persona encargada alistaba el material impreso pertinente para realizar el trabajo de campo: certificados censales, cartografía de centralidades (coordinadores y supervisores) y zonas (recolectores), formatos (formato diario de asistencia a campo, formato diario de control del supervisor, formato diario del encuestador y formato de avance del coordinador) y procedía a entregárselos a los coordinadores de campo.
- 2) *Recolección*: Terminada la jornada de recolección, los censos eran entregados a los coordinadores y una vez revisados eran remitidos a la coordinadora de oficina (también se le entregaban los respectivos mapas diligenciados).

La coordinadora de oficina organizaba los censos y mapas guía por centralidades en lotes, cada uno en una carpeta distinta, que contenía la indicación del número de lote, los números de certificado censal diligenciado, sus zonas, y el número total de encuestas por zona en el lote.

Luego registraba el material suministrado por cada coordinador, relacionando el día y la cantidad de censos entregados. Procedía a elaborar una tabla de control que contenía: el número de certificado censal, su zona, su lote para fácil ubicación, y si estaban o no validadas y/o registradas.

- 3) *Crítica*: Aunque en campo los supervisores y coordinadores realizaban un control de calidad previo, en oficina se realizó la crítica de los censos. Los elementos básicos necesarios para su validación eran: número de certificado censal, dirección completa del censo, nombres y apellidos del censado e identificación de la persona censada.

También realizaban crítica si la respuesta a alguna pregunta de control no era pertinente (filtros).

Cada formato de censo criticado era evacuado en un lapso comprendido entre 1 minuto y 1:30 segundos, en caso de haber omisión de datos o falta de comprensión de la información, se procedía a llamar al número de teléfono o celular proporcionado por la persona censada, para corregirla o diligenciarla.

En caso de no ser subsanable el error por vía telefónica o celular, el coordinador o en su defecto el supervisor se dirigían a la dirección proporcionada y lo enmendaban (con excepción del dato de dirección del censo).

- 4) *Validación*: Una vez realizada la crítica y constatada la calidad en la información de los filtros se valida y se pasa a grabación.
- 5) *Grabación*: Se entregaban a las digitadoras, lotes por centralidades. El registro de los censos se hacía en el formato de captura CSPRO y tenía una duración de 3 a 5 minutos dependiendo de la complejidad de la información censal.

Una vez concluida esta labor la digitadora procedía a archivar los lotes registrados en una carpeta, la cual era rotulada con el número de censos registrados, la centralidad, las zonas y el grupo de trabajo en campo que las realizó.

Concluida toda la labor de registro, y una vez cerrado el censo, se procedía a entregar al coordinador estadístico la totalidad de los censos realizados.

Este es el resumen del proceso censal realizado en oficina, el cual finalizó el día 4 de Diciembre de 2012.

C. Error Censal

Basado en las pruebas piloto, las 61 personas que fueron censadas en esa ocasión deberían estar censadas en el operativo de campo definitivo. Si existiese una o varias no concurrencias, se determinará el error censal. Si el error calculado entre la Prueba Piloto y el Operativo censal es menor a 10% el censo se reconoce como bueno.

Base Censal (BC): 875 personas

Prueba Piloto (PP): 61 personas

Personas **PP** NO encontradas en la **BC**: 4

Error Censal: 6,55%

RESULTADOS DEL CENSO DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN DE MANERA INFORMAL COMO CUIDADORES DE CARROS

I. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con cifras de la Encuesta de Calidad de Vida 2007 (DANE-SDP), las cifras de pobreza e indigencia revelan que en Bogotá el 25.4% de la población total se encuentra en condiciones de pobreza y un 6.7% en condiciones de indigencia. Las localidades de Bogotá con mayores índices de pobreza e indigencia se presentan en la siguiente tabla:

Cuadro 4. Localidades con mayor nivel de Pobreza e Indigencia

Localidad	Pobreza	Indigencia
Sumapaz	65,9%	31,3%
Ciudad Bolívar	46,7%	16,1%
Rafael Uribe	42,3%	14,0%
Santa Fe	35,5%	11,2%
San Cristóbal	33,9%	9,7%

Fuente: DANE. Encuesta de Calidad de Vida 2007

A pesar de que Bogotá muestra mejores indicadores de nivel de vida, medida por ingresos, respecto al nivel nacional, existen localidades en donde los habitantes deben vivir con ingresos precarios, como es el caso del Sumapaz. Aunque se ha reducido la pobreza en Bogotá, las cifras siguen siendo muy altas comparativamente con otras ciudades latinoamericanas. Uno de los elementos que se han considerado como causa de la pobreza son la calidad y las condiciones de los mercados laborales.

A. Mercado de Trabajo en Bogotá

Durante el período 2001-2009, la población en edad de trabajar (PET) creció a una mayor tasa que la población total.

Cuadro 5. Estadísticas del Mercado Laboral 2001-2009

Concepto	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun	Abr - Jun
% PET/PT	76,9	77,3	77,7	78,0	78,4	78,9	79,3	79,7	80,1
TGP (%)	64,4	67,5	66,8	64,9	65,5	66,8	64,3	64,7	66,1
TO (%)	52,7	55,3	55,3	55,0	56,7	59,4	57,5	58,4	58,7
TD (%)	18,1	18,1	17,2	15,3	13,4	11,2	10,6	9,7	11,3
TS (%)	39%	50%	46%	42%	46%	47%	39%	34%	32%
TI (%)	36%	32%	33%	35%	35%	33%	36%	35%	34%
Miles									
PT	6.383	6.492	6.599	6.705	6.811	6.916	7.021	7.126	7.231
PET	4.912	5.018	5.124	5.232	5.340	5.455	5.568	5.680	5.790
PEA	3.162	3.388	3.422	3.395	3.496	3.646	3.578	3.676	3.827
Ocupados	2.588	2.776	2.832	2.875	3.028	3.239	3.199	3.319	3.396
Desocupados	574	612	589	519	467	407	379	358	431
Inactivos	1.750	1.630	1.703	1.837	1.845	1.808	1.990	2.004	1.963
Subempleados	1.234	1.680	1.564	1.416	1.606	1.703	1.410	1.251	1.222

Fuente: DANE-ECH

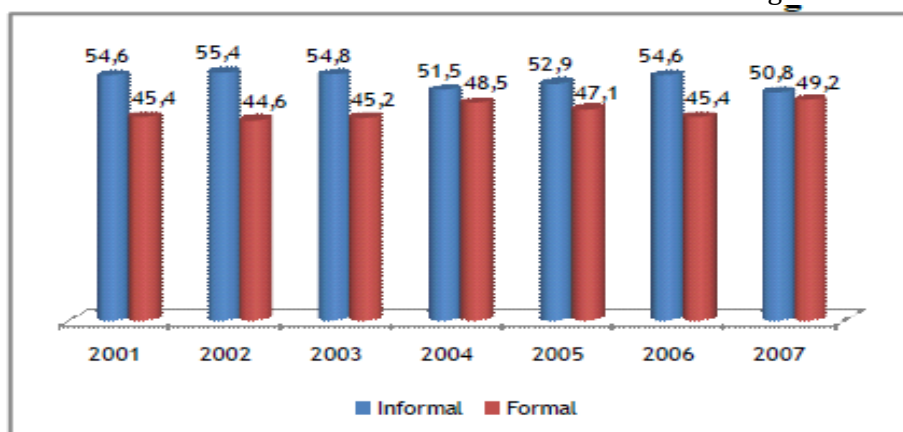
En los periodos de mayor crecimiento económico (2003, 2004 y 2007), la tasa global de participación (TGP) mostró una tendencia reduccionista como resultado de mayores incrementos en el subempleo. La situación es inversa en períodos previos al mayor crecimiento (2001, 2002, 2005), la TGP aumentó como resultado de incrementos en el desempleo junto a reducciones de la inactividad provocados en épocas de recesión, como en 2009.

Se observa que al mismo tiempo que el desempleo se ha venido reduciendo, el subempleo ha aumentado de manera importante. Las personas prefieren estar subempleadas antes que estar en situación de desempleo, de manera que el subempleo se ha convertido en un amortiguador del desempleo.

Durante el periodo 2001-2009 el número total de ocupados pasó de los 2.655.952 a los 3.396.040 personas. El sector servicios es la principal fuente de ocupación de la ciudad, los servicios comunales y sociales, el comercio, los hoteles y restaurantes, y el transporte y las telecomunicaciones aportan en promedio el 63,3% de la ocupación. Le sigue el sector industrial con el 17,9%, y la construcción con el 4,7%.

El sector informal representa el 54% del empleo total de la ciudad y su participación se mantiene estable en el tiempo (Gráfico 1). De acuerdo con las cifras de informalidad por nivel educativo, el 80% de la población informal tiene nivel de educación secundaria y superior. Es decir, la población más calificada está siendo absorbida por el sector informal.

Gráfico 1. Sector formal vs Sector Informal en Bogotá



Fuente: DANE-GEIH

La informalidad es un tema importante en la discusión del mercado laboral en Colombia, y en los países en desarrollo, en general. Diferentes estudios teóricos y

empíricos han buscado explicación a este fenómeno, las causas, el tamaño y las características del sector informal, esto a pesar de que la definición de informalidad no es clara.

Desde el punto de vista teórico, hay dos corrientes que se aproximan a las causas del trabajo informal: la estructuralista y la institucional. Recientemente se ha intentado comprender la informalidad laboral como consecuencia de las decisiones individuales de pertenecer o no al sector informal (opción voluntarista versus exclusión).

Los estructuralistas (exclusión) consideran que la oferta y la demanda de trabajo determinan las condiciones del mercado; en particular, el diferencial salarial por sectores se puede considerar como el punto central del análisis.

Por otro lado, la visión voluntarista considera que los individuos tienen la opción de decidir a qué sector incorporarse (formal o informal), a partir de un análisis costo-beneficio. Algunos autores, como Maloney (1998) señalan, sin embargo, que la alta heterogeneidad del sector informal restringe la visión voluntarista a la fracción del sector con mayores ingresos.

En el caso del mercado laboral colombiano, Uribe, Castro y Ortiz (2004) y Uribe, Ortiz y García (2006) encuentran evidencia a favor de la segmentación del mercado laboral, y a su vez, dentro del sector informal. En general, un mayor nivel educativo permite mejores condiciones laborales, de movilidad laboral y social y mayor satisfacción con el puesto de trabajo. En otro estudio, Mauri (2001) encuentra evidencia que soporta la visión estructuralista (exclusión) del sector informal. Encuentra que, en su mayoría, el sector informal está conformado por trabajadores que desarrollan actividades de subsistencia.

Sánchez, Duque y Ruiz (2009) y Mondragón-Vélez, Peña y Wills (2009); Santa María, García y Mujica (2009) encuentran que el aumento en la informalidad puede deberse a el incremento en la regulación laboral, es el caso de los costos no laborales y el salario mínimo.

B. Caracterización del sector informal en Bogotá 2007-2010

En un estudio reciente, Claudia Ximena Camacho (2012), en su trabajo de grado de Maestría, encuentra, a partir de los datos de la GEIH (Gran Encuesta Integrada de Hogares), que independientemente de la categoría que se adopte (sector informal, empleo informal, trabajadores por cuenta propia informales, economía informal) la informalidad en Bogotá fue de 50,4% de los ocupados en el periodo 2007-2010.

Los trabajadores informales fueron principalmente trabajadores por cuenta propia (52%) o empleados de empresas particulares (30,6%). Mientras que el primer tipo de trabajadores aumentó su participación respecto al total de informales al pasar de 45,4% en 2007 a 55,4% en 2010, la segunda disminuyó su participación, al pasar de 37,4% en 2007 a 27,3% en 2010.

En el caso de los trabajadores en condiciones laborales de subsistencia, que sería la categoría en la que se pueden inscribir los cuidadores de vehículos en vía, su participación en el sector informal aumentó levemente al pasar de 9,4% en 2007 a 10,7% en 2010.

Los ocupados informales trabajaron durante este periodo en empresas pequeñas, en Bogotá 88 de cada 100 ocupados informales trabajaron en empresas de hasta diez trabajadores. Es importante anotar, que el porcentaje de ocupados informales que se ubicaron en firmas de mayor tamaño fue de 11,6%.

Con respecto a la condición de ser hombre o mujer, no hay diferenciación significativa entre la informalidad en los dos casos. Mientras que en el caso de los hombres el trabajo informal cayó de 53,4% en el 2007 a 51,2% en 2010, en el caso de las mujeres, aumentó de 46,6% en 2007 a 48,8% en 2010.

Los ocupados informales fueron jefes de hogar en la mitad de los casos (47,5%). La participación de las mujeres jefes de hogar aumentó al pasar de 28,2% a 30,9% del 2007 al 2010. En el caso de jefes de hogar con hijos en edad escolar (13 a 16 años) respecto al total de trabajadores informales jefes de hogar aumentó de 39,1% a 48,2% en el mismo periodo.

Con respecto a la edad de los trabajadores, la mayor proporción se encontró en el rango entre 12 y 19 años (88,6%), seguida del rango entre 36 y 75 años (60,2%). Entre 2007 y 2010 los trabajadores informales que registraron mayor crecimiento fueron los menores de 20 años y los mayores de 43 años.

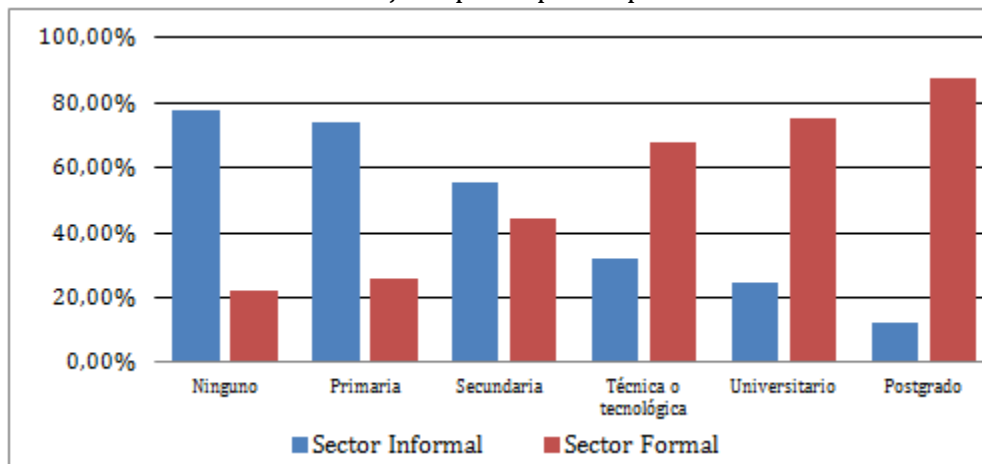
Al observar el nivel educativo (Cuadro 6 y Gráfico 2), se evidencia que la gran mayoría de trabajadores, tanto informales como formales, tienen educación secundaria con participación de 55,7% y 44,3%, respectivamente. Sin embargo, mientras el 24,9 de los informales tuvo educación superior, este porcentaje alcanza el 75,1% en el caso de los formales. Esto sugiere que a medida que aumenta el nivel educativo disminuye la tasa de informalidad laboral. Para Bogotá se resumen en la siguiente tabla las participaciones por nivel educativo.

Cuadro 6. Participación por nivel educativo

Nivel educativo	Sector Informal	Sector Formal
Ninguno	77,8%	22,2%
Primaria	73,9%	26,1%
Secundaria	55,7%	44,3%
Técnica o tecnológica	32,3%	67,7%
Universitario	24,9%	75,1%
Postgrado	12,5%	87,5%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 2 Porcentaje de participación por nivel educativo



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, al considerar el estrato, se encuentra que los trabajadores informales son en su mayoría de estratos bajos. Entre el 2007 y 2010, el 83% de las viviendas de los trabajadores informales de Bogotá se encontraban en estratos bajos. Así, en el estrato uno el 66,5% eran informales y el 33,5% formales, en el estrato dos 55,9% eran informales y 44,1% formales, en el estrato tres 48,1% eran informales y 51,9% formales. En los estratos cuatro, cinco y seis, alrededor del 70% de los trabajadores son formales.

II. CONDICIONES SOCIO ECONÓMICAS DEL CENSADO

En esta primera sección se presenta un análisis específico de las condiciones socioeconómicas de las personas que fueron censadas. En ella se pretende hacer un retrato de aquellas especificidades que permitan contextualizar y comprender la actividad de los cuidadores de vehículos. Para ello, el análisis se estructura en tres bloques principales:

- las *características personales del censado*, tales como el género, la edad, el estado civil, el nivel de estudios, y otros;
- las *características de la vivienda del censado*, como el estrato de la vivienda, la tipología o el régimen de propiedad de la misma;
- las *características del hogar*; entre las que se retratan el número de personas que forman el hogar, el número de hijos o el reconocimiento como cabezas de familia.

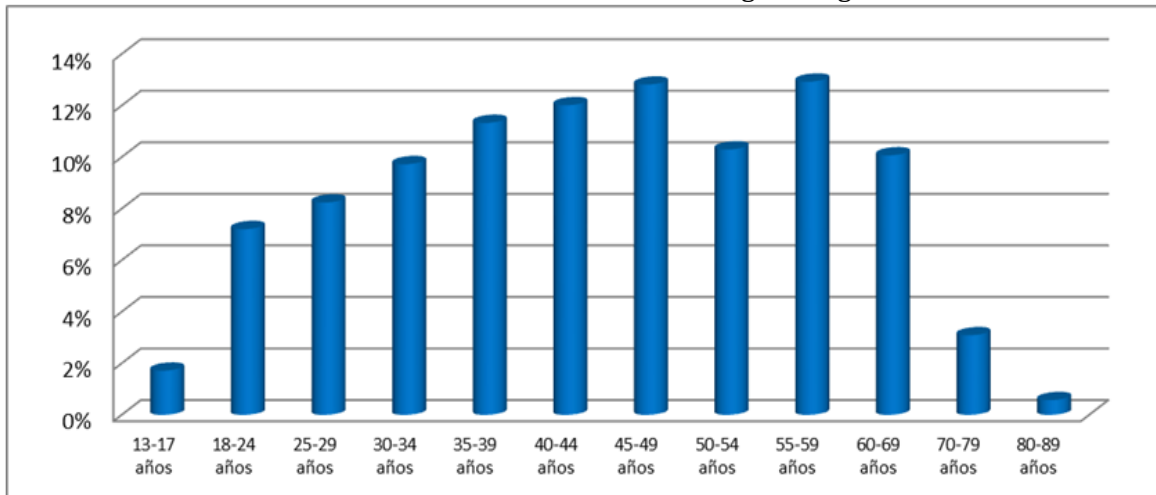
A. Características personales del censado

Según se desprende del *Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad* existe una mayor proporción de hombres (82% l) que de mujeres (18%) ejerciendo esta actividad.

La mayor parte de las personas que realizan esta actividad tienen una edad comprendida entre los 18 y los 69 años siendo las cohortes de 45-49 años y de 55-59 años las que aportan un volumen mayor con un 12,8% y 12,9% del total respectivamente, y las de 18-24 años y 25-29 años las que menos con un 7,2% y 8,2% respectivamente (Gráfico y Cuadro de resultados 1). No existe una diferencia significativa de la edad según género.

Sin embargo, puede apreciarse una ligera diferencia global: mientras en el caso de los hombres el 48% de los censados tiene hasta 44 años, en el caso de las mujeres este porcentaje se eleva hasta el 62% lo que denota una mayor presencia de personas jóvenes en el caso de las mujeres respecto a los hombres. El 14% de las personas censadas son mayores de 60 años (117 personas).

Gráfico y Cuadro de resultados 1. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según rango de edad



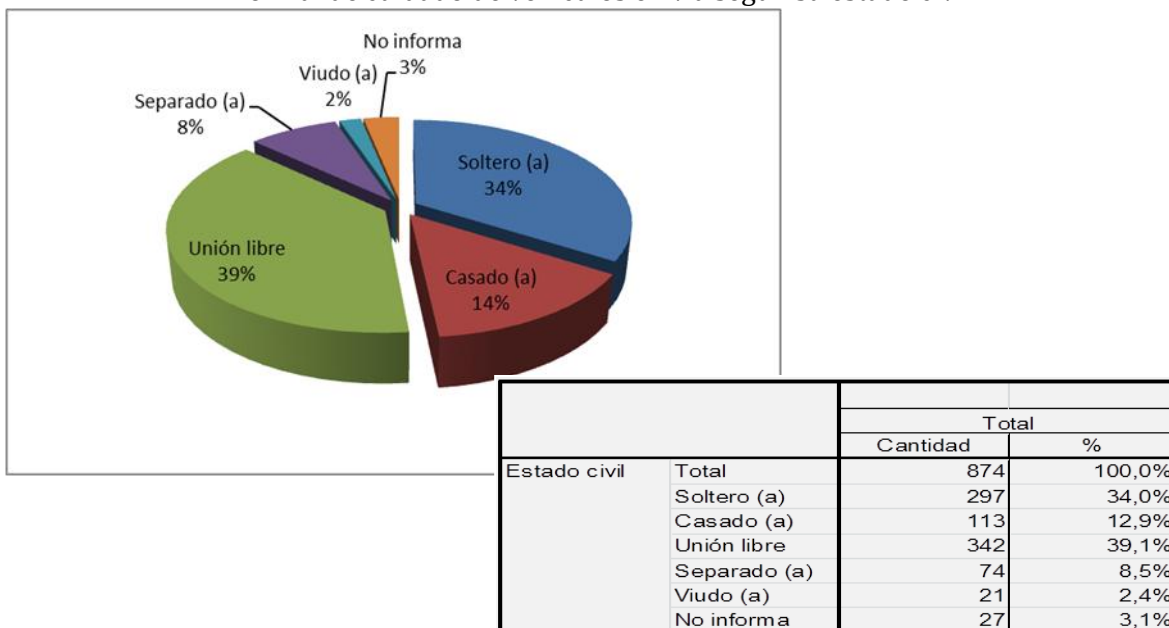
Rango de edad	Total	Total	
		Cantidad	%
	Total	874	100,0%
	13-17 años	15	1,7%
	18-24 años	63	7,2%
	25-29 años	72	8,2%
	30-34 años	85	9,7%
	35-39 años	99	11,3%
	40-44 años	105	12,0%
	45-49 años	112	12,8%
	50-54 años	90	10,3%
	55-59 años	113	12,9%
	60-69 años	88	10,1%
	70-79 años	27	3,1%
	80-89 años	5	0,6%

Fuente: Elaboración propia

A diferencia de otras centralidades, en Restrepo se encuentra una proporción importante (24,7%) de personas de la tercera edad (60 a 79 años).

En relación con el estado civil (Gráfico y Cuadro de resultados 2), la mayor parte de las personas censadas o bien tiene pareja en régimen de unión libre (39,1%) o permanecen solteras (34,0%). Asimismo, solo un 12,9% declara estar casado, un 8,5% separado y únicamente un 2,4% ha enviudado. Se encuentra una mayor proporción de hombres casados (14% respecto a un 6% en el caso de las mujeres) y un mayor número de mujeres separadas (11% respecto a un 8% en el caso de los hombres).

Gráfico y Cuadro de resultados 2. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según su estado civil

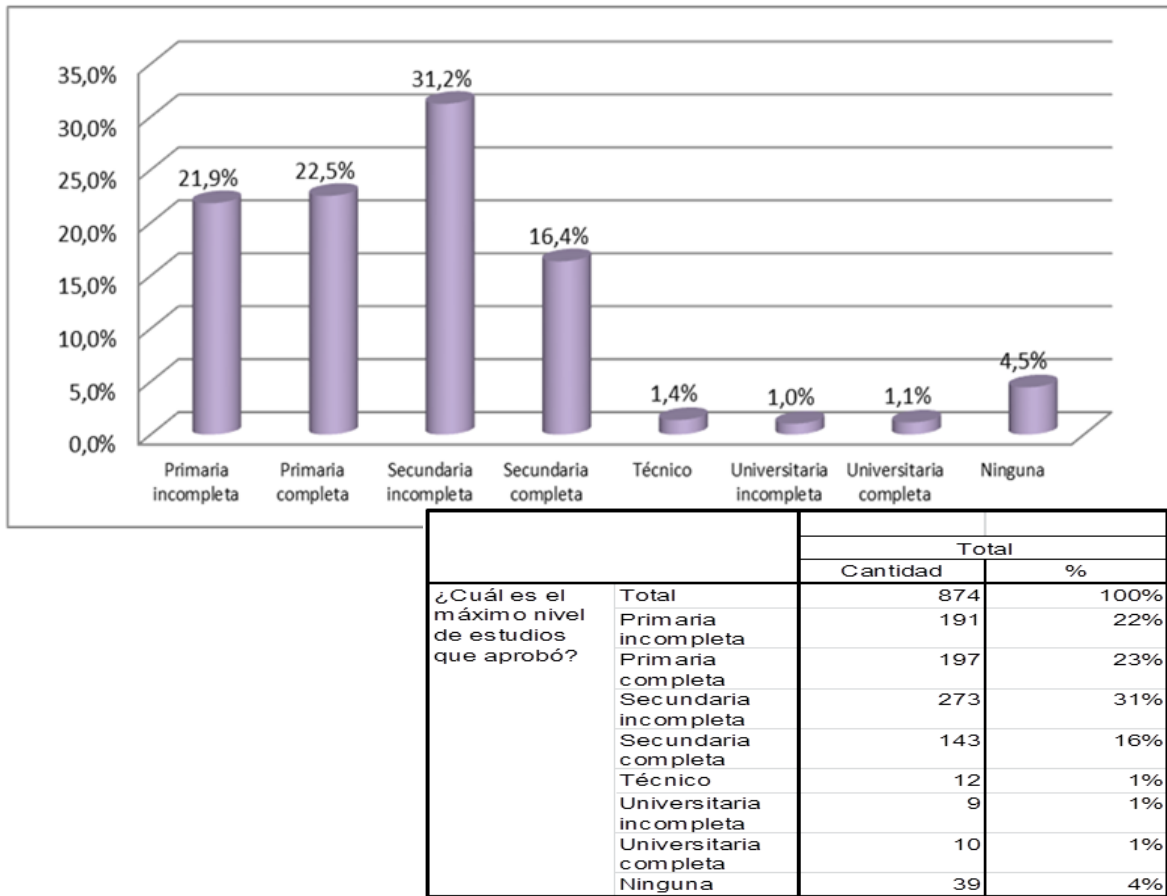


Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de las personas que se dedican a la actividad de cuidar carros tienen algún tipo de estudios (únicamente un 4,5% declara no tener ningún tipo de estudios, como se puede observar en el Gráfico y Cuadro de resultados 2). Entre estos el grupo más abundante lo conforman aquellos que tienen estudios de secundaria incompletos (31,2%) seguidos de los que tienen la primaria completa (22,5%) y primaria incompleta (21,9%). Tan solo 16,4% tienen secundaria completa, y un 3,5% de los cuidadores tienen estudios técnicos o universitarios (completos o incompletos).

Se observa un ligero mayor nivel de estudios entre las mujeres. Así, mientras entre los hombres la proporción de personas censadas con estudios completos de secundaria, estudios técnicos o estudios universitarios es del 19%, entre las mujeres este porcentaje se eleva al 24%.

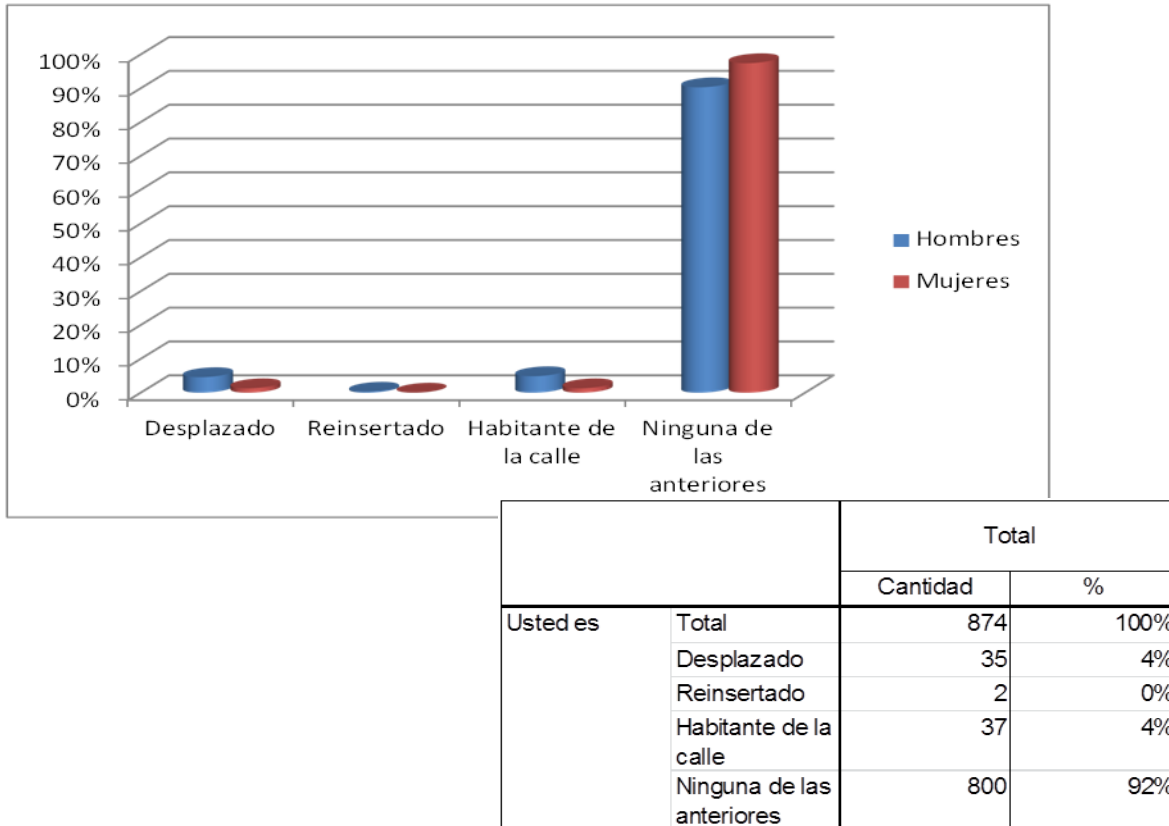
Gráfico y Cuadro de resultados 3. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según máximo nivel de estudios alcanzado



Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en el Gráfico y Cuadro de resultados 4, la mayor parte de los censados (91,5%) no se consideran ni desplazados, ni reinsertados, ni habitantes de la calle. Únicamente 74 de las 874 personas censadas manifiestan pertenecer a una de estos grupos sociales.

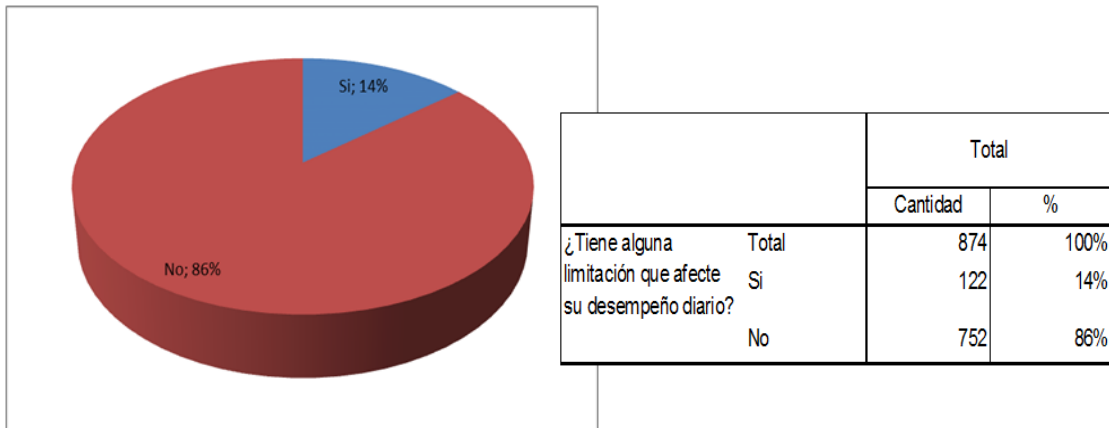
Gráfico y Cuadro de resultados 4. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según si Desplazado, reinsertado o habitante de la calle.



Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de las personas censadas manifiestan que no tienen ninguna limitación física o psicológica, que les impida ejercer la actividad objeto de este censo (86%). Sin embargo, un 14% señalan tenerla (Gráfico y Cuadro de resultados 5).

Gráfico y Cuadro de resultados 5. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según si tiene alguna limitación que afecte su desempeño diario.

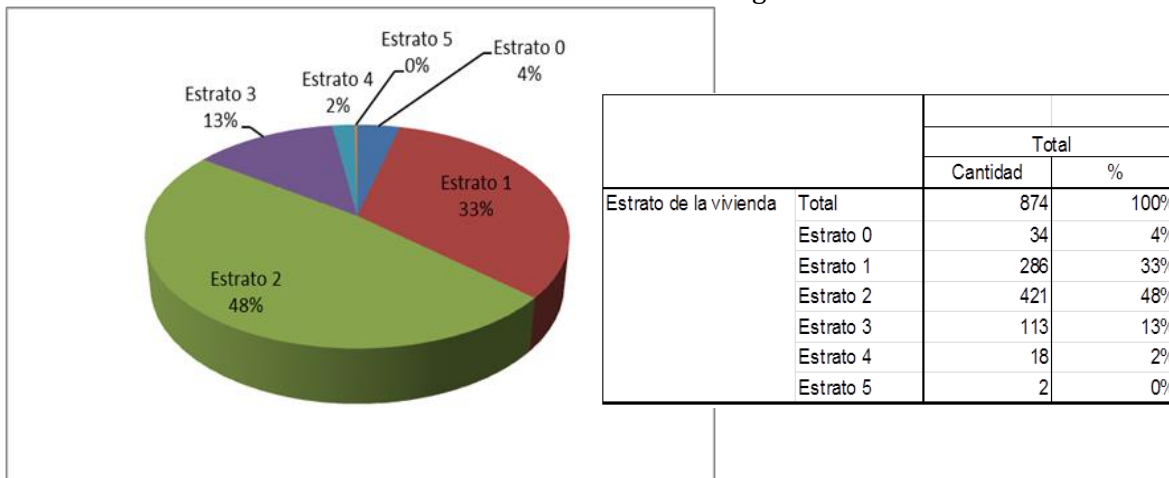


Fuente: Elaboración propia

B. Características de la vivienda del censado

La mayor parte de las personas que se dedican al cuidado de carros residen en viviendas de estrato 2 (48,2%), de acuerdo a los resultados presentados en el Gráfico y Cuadro de resultados 6. Sin embargo, también es significativa la proporción de censados que residen en viviendas de estrato 1 (32,7%) o de estrato 3 (12,9%). Se encuentra un muy bajo porcentaje de personas de estrato 5 (0,2%), de estrato 4 (2,1%) y de estrato 0 (3,9%).

Gráfico y Cuadro de resultados 6. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según Estrato de la vivienda.

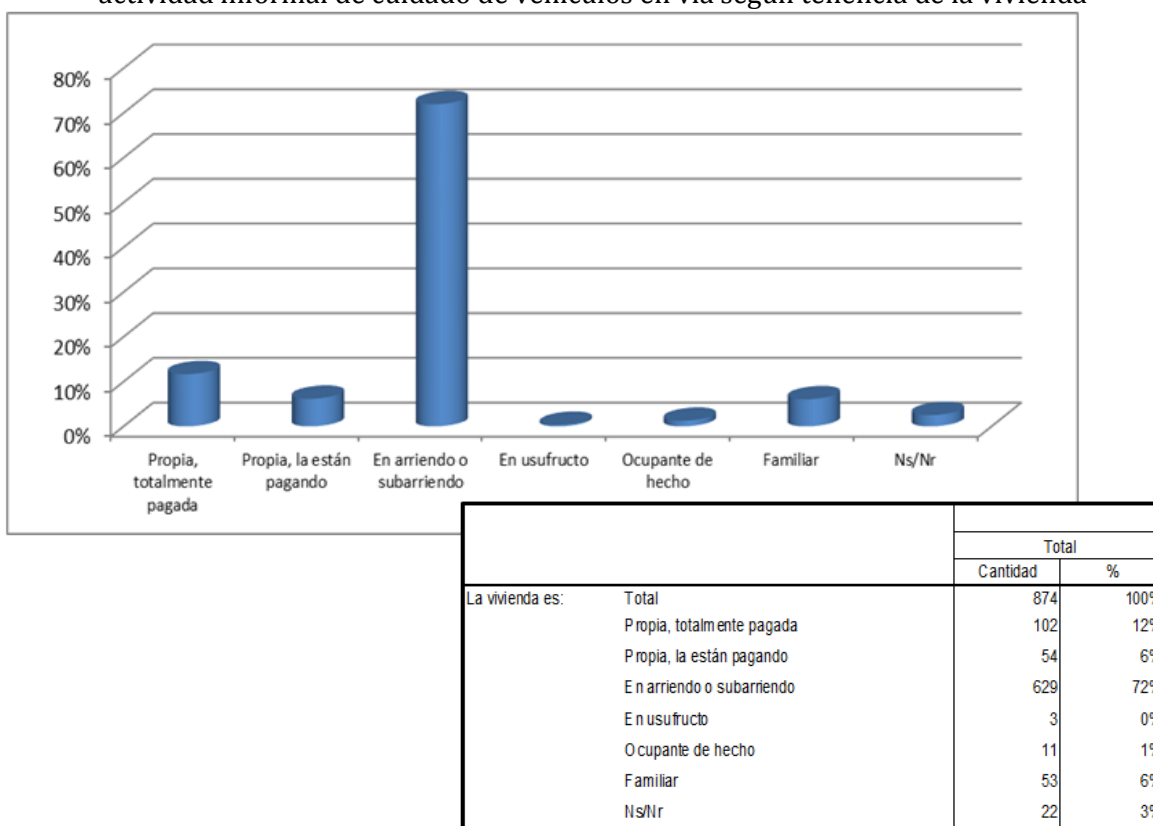


Fuente: Elaboración propia

En relación con la tipología de la vivienda, en la que residen los cuidadores de carros podemos observar que la mitad de ellos (50,3%) viven en casa. La siguiente tipología más habitual es apartamento (20,6%) y el cuarto en inquilinato (17,8%).

Les sigue el cuarto en otro tipo de estructura (4,7%) y el hotel-residencia (3,9%). En relación con la propiedad de la vivienda (Gráfico y Cuadro de resultados 7), la mayor parte de las personas censadas residen en una vivienda en arriendo o subarriendo (72%). Un 17,9% dispone de vivienda propia, un 6,1% en una vivienda familiar y el resto en viviendas como ocupante de hecho o en usufructo.

Gráfico y Cuadro de resultados 7. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según tenencia de la vivienda



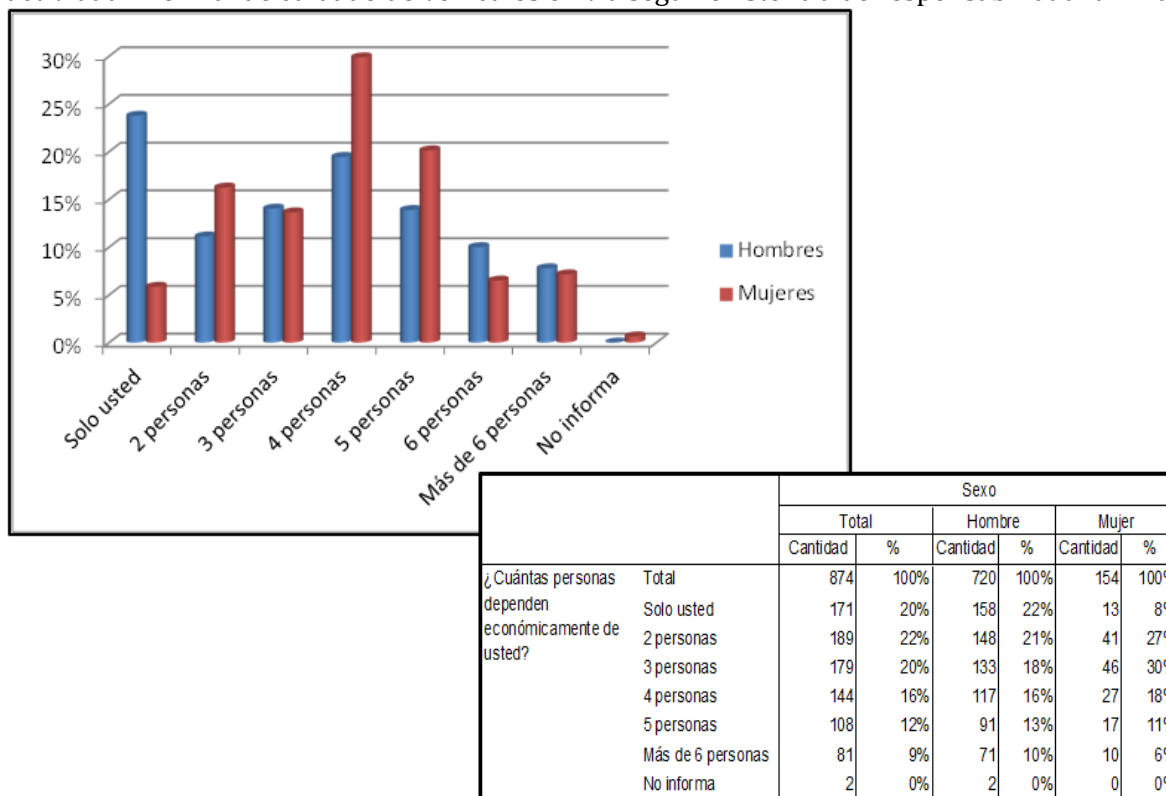
Fuente: Elaboración propia

C. Características del hogar

El 80% de las personas censadas declaran que comparten el hogar con otras personas, tan solo un 20,6% afirman vivir solos. De entre los que conforman un hogar pluripersonal (Gráfico y Cuadro de resultados 8), en la mayor parte de los casos (21,3%) éste se encuentra constituido por 4 miembros; seguidos por aquellos conformados por 5 personas (15,0%), 3 (14,0%) o 2 personas (12,0%).

En este caso, el análisis por género arroja diferencias sobresalientes. La más notable se refiere a la mayor presencia de los hombres censados en los hogares donde solo reside el censado (24%, frente al 6% en el caso de las mujeres) y, por lo contrario, existe una mayor presencia femenina en los hogares conformados por 2 o más personas (94% frente al 76% de los hombres).

Gráfico y Cuadro de resultados 8. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según existencia de responsabilidad familiar



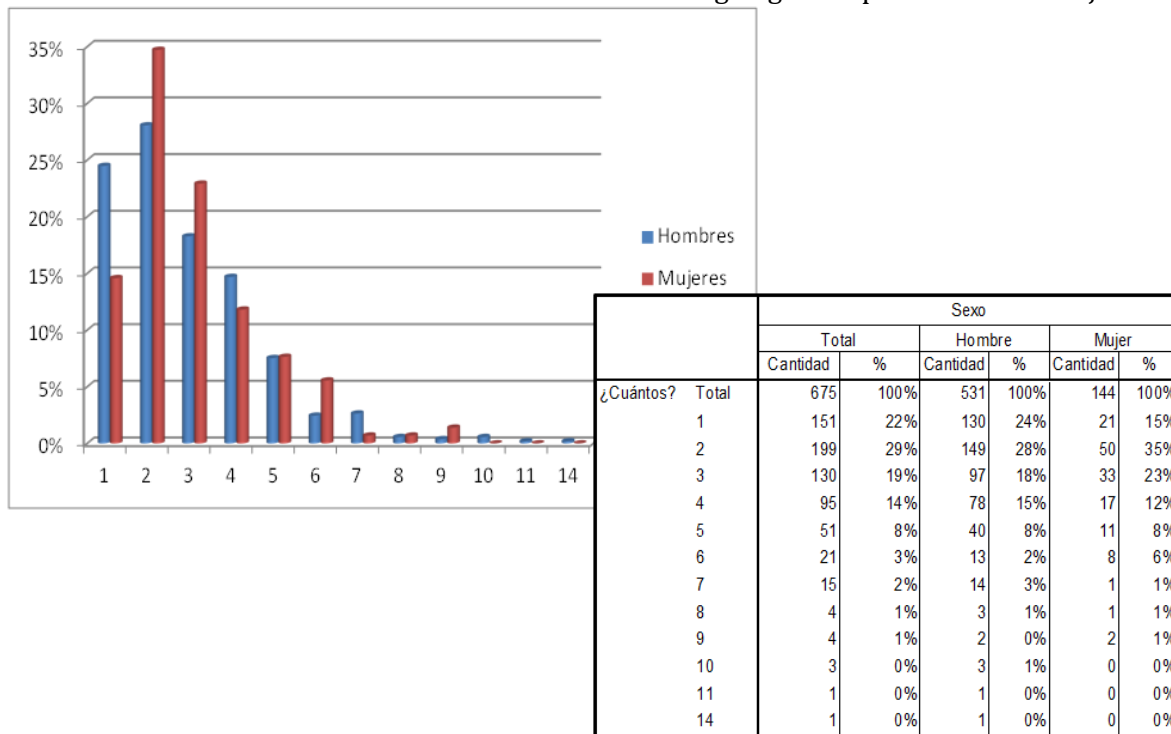
Fuente: Elaboración propia

La mayoría de las personas censadas (78%) declara tener hijos. Según lo manifestado, en su mayoría tienen 2 (29,5%) o 1 hijo (22,4%). Se encuentra una menor proporción con 3 (19,3%) o 4 hijos (14,1%). El restante 14,7% tiene 5 o más hijos.

Nuevamente en este caso el análisis por género arroja diferencias importantes (Gráfico y Cuadro de resultados 9). Así, mientras el 74% de los hombres declara tener hijos, este porcentaje se eleva a 94% en el caso de las mujeres. En lo que se refiere al número de hijos también existen algunas diferencias, siendo en general las mujeres las que mayor número de hijos tienen a su cargo. Cabe señalar, asimismo, que estas diferencias van menguando a medida que va aumentando el número de hijos.

Vale la pena anotar que en el caso de las personas que son cabeza de familia, el 96,4% tienen hijos, y en su mayoría tienen 2 (29,4%) o 3 hijos (20,2%).

Gráfico y Cuadro de resultados 9. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según género por cantidad de hijos



Fuente: Elaboración propia

En el caso de más de las tres cuartas partes (77,2%) de las personas censadas no hay ninguna otra persona del hogar que se dedique a cuidar carros. Sin embargo, en el 22,8% restante, sin embargo, alguna persona del hogar del censado se dedica a la misma actividad que éste.

En el 68,8% de los casos en los que se presenta esta situación, hay 1 persona más del hogar del censado que se dedica a esta actividad; en el 16,6% son 2, en el 8,0% 3 y en el 6,5% restante 4 o más.

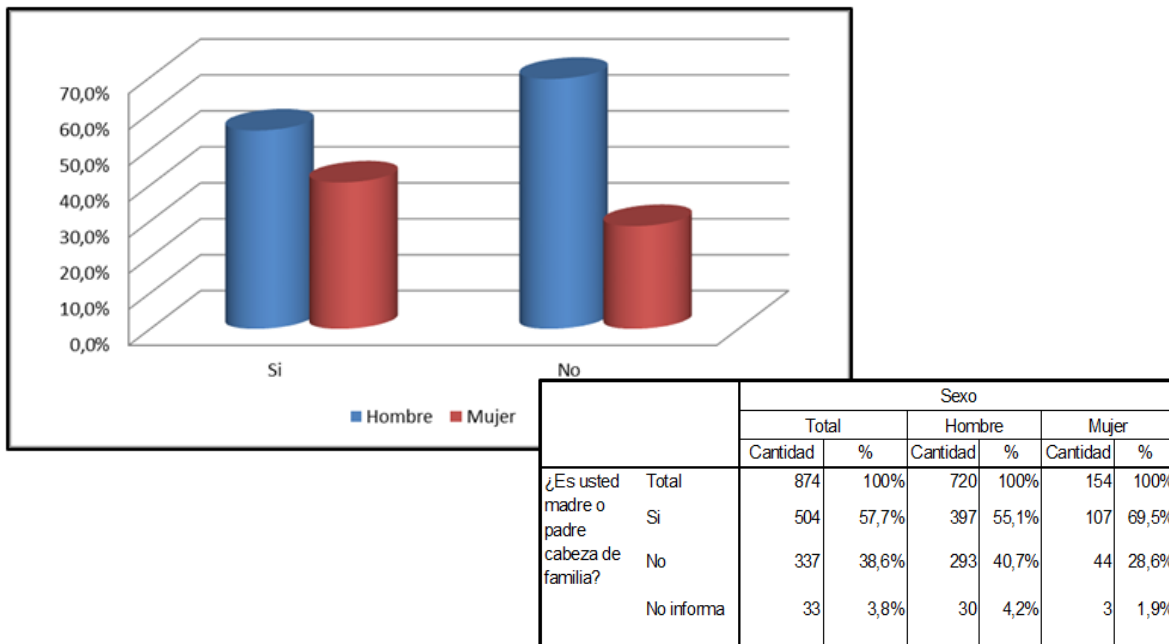
Nuevamente encontramos diferencias significativas en un análisis según género. Así, vemos como mientras en el caso de las mujeres un 44% de éstas declaran que hay otras personas de su hogar que se dedican a cuidar carros, en el caso de los hombres esta cifra baja hasta el 18%.

Si bien un 77,2% de los censados afirman que ninguna otra persona de su hogar se dedica a cuidar carros, el 22,8% restante, una proporción nada despreciable, declaran que una o más personas de su hogar también se dedican a esta actividad. En el 68,8%

de los casos es una sola persona del mismo hogar, además del propio censado, la que ejerce esta actividad. En el 16,6% de los casos se trata de dos personas y en un 14,5% de tres o más personas.

Según los propios censados el 57,7% de éstos se declaran cabezas de familia mientras que el 38,6% no se reconocen como tal (Gráfico y Cuadro de resultados 10). A nivel de género, es de destacar que los cabeza de familia son mayoritariamente mujeres (69%), y en una menor proporción hombres (55%).

Gráfico y Cuadro de resultados 10. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según si es cabeza de familia y según género.



Fuente: Elaboración propia

III. RELACIÓN DEL CENSADO CON LA ACTIVIDAD

En esta sección se busca conocer con más detalle la actividad que desarrolla el colectivo objeto de estudio y la relación de dicha actividad con el propio censado; a partir de los siguientes bloques:

- *Ingresos reportados y necesidades básicas*, en el que se analizan los ingresos obtenidos por dicha actividad y si estos permiten cubrir las necesidades básicas del hogar del censado;
- *Informalidad versus estabilidad del empleo*, en el que se analizan las razones por las cuales las personas censadas no tienen un empleo estable y regularizado y cuales son sus expectativas respecto a esta cuestión;
- *Tipología de cuidador y organización gremial*, donde se analiza el grado de organización de los censados verificando si hacen parte de alguna empresa u organización, gremio o cooperativa;
- *Desempeño de la actividad y riesgos asociados*; en el que se busca realizar un retrato de la propia actividad y de los riesgos que ésta acarrea;
- *Reacciones frente a eventos propios del trabajo*, en el que se pretende radiografiar cuales son las reacciones más comunes de las personas censadas frente a diferentes sucesos relativos a la propia actividad de cuidar carros.

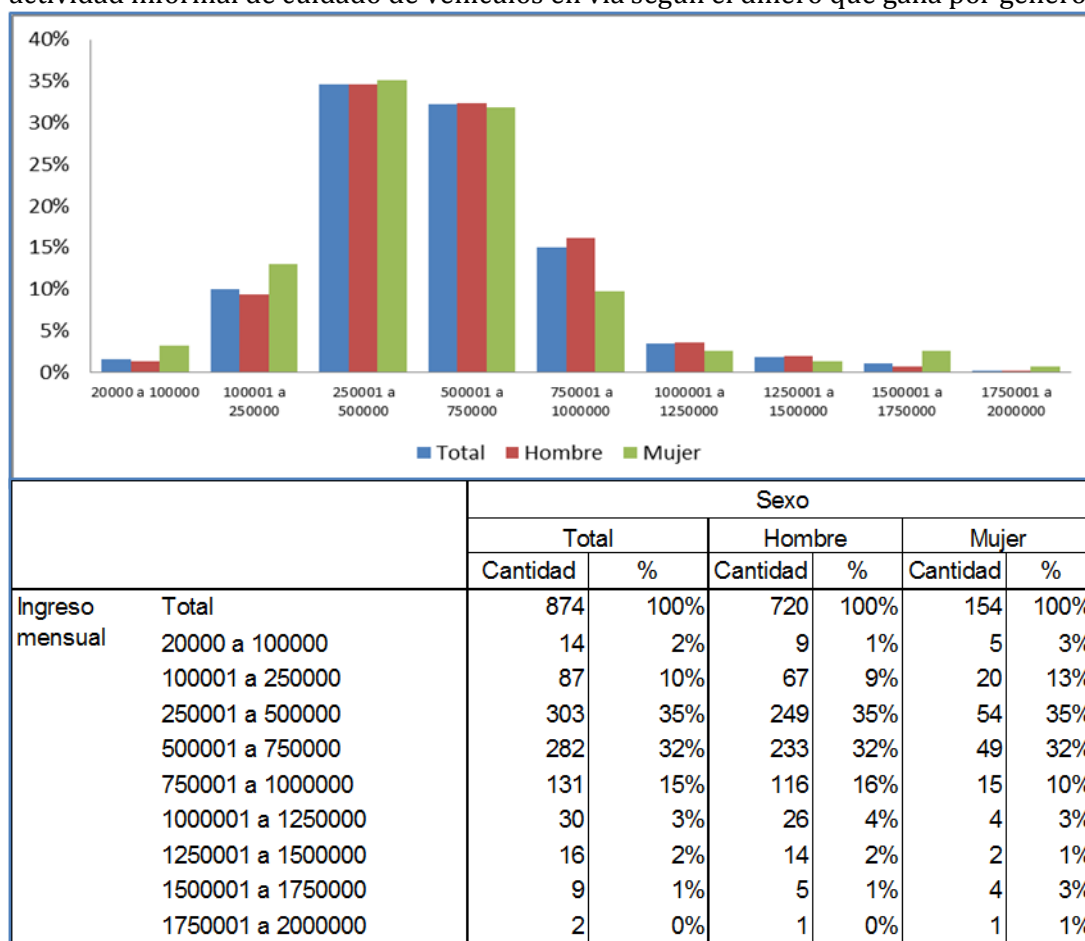
A. Ingresos reportados y necesidades básicas

Las personas que se dedican al cuidado de vehículos en las centralidades analizadas reportaron que perciben un ingreso promedio mensual de \$584.639, valor algo superior al salario mínimo vigente (\$566.700). Sin embargo, dicho valor esconde cierta diversidad de casos. Así, por ejemplo, el 34,7% de los censados percibe entre 250.000 y 500.000 pesos mensuales y un 32,3% entre 500.000 y 750.000 pesos. Un no despreciable 15,0% percibe entre 750.000 y 1 millón de pesos (casi dos salarios mínimos) y un 10,0% entre 100.000 y 250.000 pesos mensuales. A su vez, solo un 6,4% percibe más de 1 millón de pesos mensuales y únicamente un 1,6% menos de 100.000.

No hay diferencias significativas entre hombres y mujeres, aunque podemos observar en el Gráfico y Cuadro de resultados 11, un nivel de ingresos ligeramente superior

para los hombres (588.839 pesos mensuales) respecto a las mujeres (565.000 pesos al mes). En lo que se refiere a la distribución según franjas de ingreso se puede observar que, mientras existe completa igualdad en los rangos con mayor volumen y proporción de censados (entre 250.000 y 750.000 pesos mensuales), hay una mayor proporción de mujeres en los rangos con ingresos menores de 250.000 pesos (16% respecto al 10% en el caso de los hombres) y una mayor proporción de hombres en las franjas con ingresos superiores a los 750.000 pesos (23% respecto al 17% en el caso de las mujeres).

Gráfico y Cuadro de resultados 11. Cantidad y porcentaje de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el dinero que gana por género



Fuente: Elaboración propia

De las personas que son cabeza de familia, el 33,5% percibe un salario entre 250.001 a 500.000 pesos, un 32,1% perciben un salario entre 500.001 y 750.000 pesos y un 17,1% perciben un salario entre 750.001 a 1.000.000.

De entre las 874 personas censadas un 56,5% declara que los ingresos que percibe por esta actividad cubre sus necesidades básicas (494 personas) mientras que las 380 restantes (43,5%) afirman que estos ingresos no le alcanzan para cubrir dichas necesidades.

En este caso se puede apreciar una diferencia significativa entre hombres y mujeres. Así, mientras que en el caso de los primeros son un 42% los que afirman que los ingresos percibidos por esta actividad no les alcanzan para cubrir sus necesidades básicas, en el caso de las mujeres esta cifra se eleva al 51%.

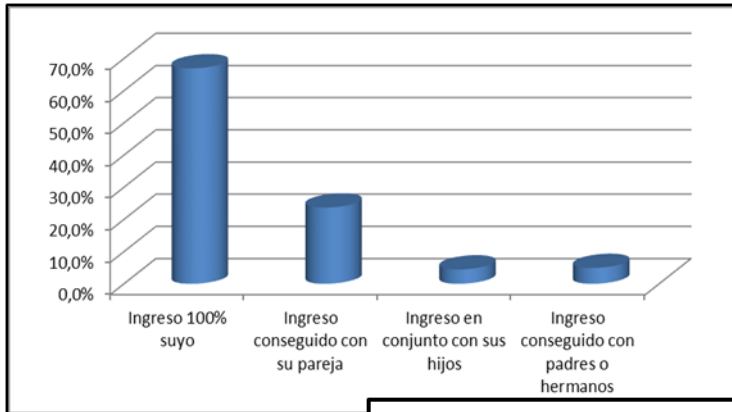
Aquellos que son cabeza de familia que afirman que sus ingresos cubren sus necesidades básicas (52,6%), el promedio es inferior a aquellos que no son cabeza de familia (62%). En la centralidad de Eventos la mayoría (56,4%) consideran que sus ingresos no cubren sus necesidades básicas.

En la mayor parte de los casos (66,9%) la persona censada es la que aporta el 100% del ingreso familiar. Así mismo, en un 23,7% de los casos el ingreso total del hogar se consigue junto con la pareja. Y en el restante 9,4% el total de ingresos del hogar es aportado, además de por el censado, por los hijos, los padres o los hermanos de éste (Gráfico y Cuadro de resultados 12).

Se puede apreciar una ligera diferencia respecto a este ítem en función del género del censado. Así, mientras en el caso de las mujeres es el 58% de éstas las que aportan el 100% de los ingresos del hogar, esta cifra se eleva hasta el 69% en el caso de los hombres.

Solamente en el 19,6% de los casos ninguna persona depende económicamente del censado. La dependencia únicamente de si mismo es mayor en el caso de los hombres (22%) que en el de las mujeres (8%) teniendo éstas una carga de dependencia mayor. Estas diferencias no varían significativamente en función del número de personas dependientes.

Gráfico y Cuadro de resultados 12. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según de quién o quienes proviene el ingreso de su núcleo familiar



¿De quién o quienes proviene el ingreso de su núcleo familiar?	Sexo					
	Total		Hombre		Mujer	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Total	874	100%	720	100%	154	100%
Ingreso 100% suyo	585	66,9%	495	68,8%	90	58,4%
Ingreso conseguido con su pareja	207	23,7%	154	21,4%	53	34,4%
Ingreso en conjunto con sus hijos	39	4,5%	31	4,3%	8	5,2%
Ingreso conseguido con padres o hermanos	43	4,9%	40	5,6%	3	1,9%

Fuente: Elaboración propia

La mayoría de las personas censadas (77,7%) afirman que no realizan ningún otro tipo de actividad que les reporte ingresos para llevar al hogar. Contrariamente, un 22,3% de los censados declara realizar algún otro tipo de actividad remunerada. En este sentido, se observa un volumen nada despreciable de personas que si bien no cubren sus necesidades básicas tampoco realiza otras actividades remuneradas que le permitan satisfacer sus necesidades básicas.

Si bien no se observa una diferencia sustancial entre personas de diferente género, las mujeres son las que realizan menos actividades laborales a parte de la de cuidar carros. Así, mientras el 23% de los hombres afirma ejercer otro tipo de actividad remunerada esta cifra es del 18% entre las mujeres.

Aquellos que realizan algún otro tipo de actividad lo desarrollan siempre dentro del sector informal siendo las más comunes la de venta ambulante, lustrabotas, mesero, lava carros, reciclaje, vigilancia y otras actividades diversas vinculadas al sector de la construcción.

Esta proporción es significativa en tanto que pone de manifiesto que en un volumen importante de los casos analizados existe una gran dependencia de esta actividad para aportar la cantidad de ingresos imprescindible para cubrir las necesidades básicas del hogar.

B. Informalidad versus estabilidad del empleo

El desarrollo de la actividad económica en un empleo de carácter informal suele obedecer a distintas y variadas razones, desde la falta de educación y capacitación a la falta de oportunidades pasando por la falta de documentos y requisitos legales, la existencia de antecedentes, la tenencia de algún tipo de discapacidad u otras.

En el caso que nos ocupa, las personas censadas declaran en su mayoría que las razones que han impedido que consigan un empleo estable son, en primer lugar, la falta de oportunidades (28,3%) y, en segundo lugar, la falta de capacitación adecuada (24,4%). En últimos lugares se encuentran la tenencia de una discapacidad o una limitación física (7,3%), la falta de documentos (7,1%), la existencia de antecedentes (1,1%) y otra cantidad importante de razones no especificadas (30,7%).

Tanto en el caso de los hombres como en el de las mujeres la falta de oportunidades y de capacitación son las principales razones aducidas por las personas censadas que han impedido que consiga un empleo estable. Sin embargo, se puede observar que mientras en el caso de los hombres predomina la falta de oportunidades (28%) frente a la falta de capacitación (23%), en el caso de las mujeres la falta de capacitación se constituye como el factor más relevante (32%) aunque muy ligeramente por encima de la falta de oportunidades (31%).

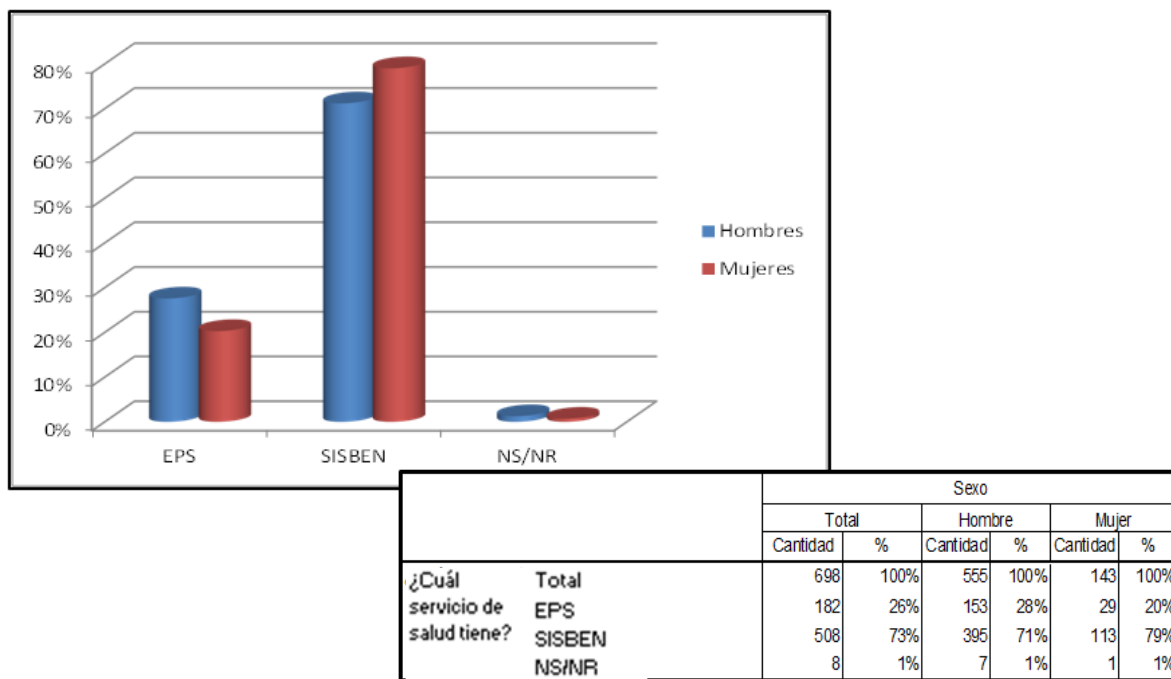
A pesar de desempeñar una actividad de carácter informal la mayor parte de las personas que han sido censadas afirman que tienen servicio de salud (79,9%) frente a un 20,1% (176 personas) que afirman que no lo tienen.

De aquellos que poseen servicio de salud, la mayoría está inscrito en el SISBEN (Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales) en el régimen subsidiado (72,8%) mientras que el 26,1% lo está en alguna EPS (Entidades Promotoras de Salud) en el régimen contributivo.

En este caso las diferencias entre géneros son notorias (Gráfico y Cuadro de resultados 13). Así, mientras el 93% de las mujeres afirma tener servicio de salud esta cifra baja al 77% en el caso de los hombres. Igualmente se puede apreciar una ligera diferencia en función del servicio de salud que tienen. Si bien en ambos casos

predomina el SISBEN por encima del EPS, las mujeres tienden más a tener el SISBEN (79%) que los hombres (71%).

Gráfico y Cuadro de resultados 13. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el servicio de salud por género



Fuente: Elaboración propia

Al preguntarle a los censados si aceptarían un empleo con prestaciones sociales la respuesta es rotunda: el 91,6% lo aceptaría.

C. Tipología de cuidador y organización gremial

En empleos de carácter informal se puede buscar cierta estabilidad y/o protección haciendo parte de alguna organización, gremio o cooperativa. En el caso de los cuidadores de carros identificados, sin embargo, se observa que la mayor parte de ellos (90,4%) no pertenece a ningún tipo de organización que reúna a los cuidadores de vehículos. Solamente un 9,6% (84 personas de 874) declara pertenecer a alguna de ellas.

La mayoría de los que están integrados en algún tipo de organización declara que hace parte de ASOVICAR (63,1%; 53 personas) siendo COOPTRAINFOCIEN la segunda en orden de importancia (25,0% y 21 personas asociadas).

Entre las mujeres se observa, de manera ligeramente mayor, afiliación en alguna organización o cooperativa (14% frente al 9% en el caso de los hombres). Asimismo,

es destacable el hecho que si bien en ambos casos se produce una clara concentración de las afiliaciones en las dos organizaciones citadas siempre con un peso mayoritario de ASOVICAR, el peso de ambas organizaciones en cada uno de los géneros difiere sustancialmente. Así, mientras en el caso de los hombres ASOVICAR recoge el 65% de las afiliaciones y Cooptrainfocien el 21%, en el caso de las mujeres las proporciones son de 57% y 38% respectivamente.

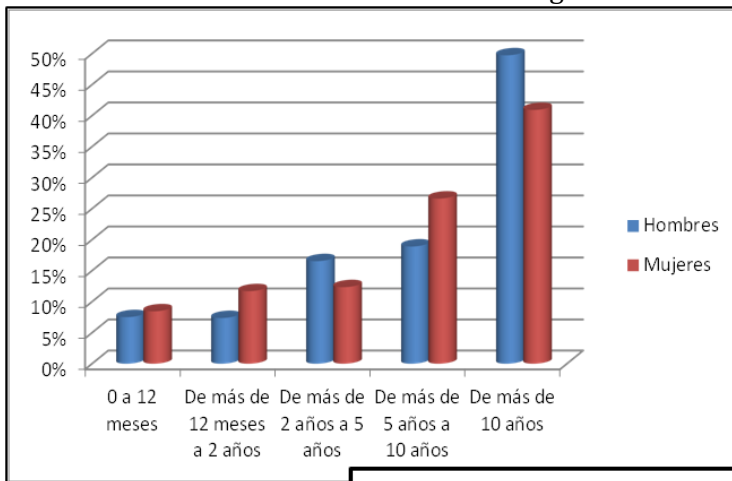
La integración en una empresa también puede ser una estrategia de protección y consolidación del empleo. Sin embargo, nuevamente, ésta no es la opción más extendida entre las personas censadas. Así, se puede observar cómo mientras el 94,2% de éstas se declara trabajador independiente, únicamente un 5,8% dice trabajar para una empresa.

D. Desempeño de la actividad y riesgos asociados

La actividad de cuidar carros es, para muchas de las personas que se dedican a ello, su medio de vida y de subsistencia. Gracias a esta actividad han vivido o sobrevivido el propio censado y las personas que conforman su hogar durante una parte importante de los últimos años.

En este sentido, se puede apreciar como casi la mitad de las personas censadas (48,2%) declaran dedicarse a esta actividad desde hace más de 10 años (**Gráfico y Cuadro de resultados 14**). Asimismo, un 20,3% afirma que lleva desempeñando esta actividad desde hace entre 5 y 10 años, un 15,8% entre 2 y 5 años y un 8,1% entre 12 meses y 2 años. Únicamente un 7,7% dice haberse iniciado en esta actividad hace menos de 12 meses.

Gráfico y Cuadro de resultados 15. Porcentaje y Cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según tiempo de ejercicio de esta labor por género



		Sexo					
		Total		Hombre		Mujer	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
¿Hace cuánto cuida vehículos?	Total	874	100%	720	100%	154	100%
	0 a 12 meses	67	7,7%	54	7,5%	13	8,4%
	De más de 12 meses a 2 años	71	8,1%	53	7,4%	18	11,7%
	De más de 2 años a 5 años	138	15,8%	119	16,5%	19	12,3%
	De más de 5 años a 10 años	177	20,3%	136	18,9%	41	26,6%
	De más de 10 años	421	48,2%	358	49,7%	63	40,9%

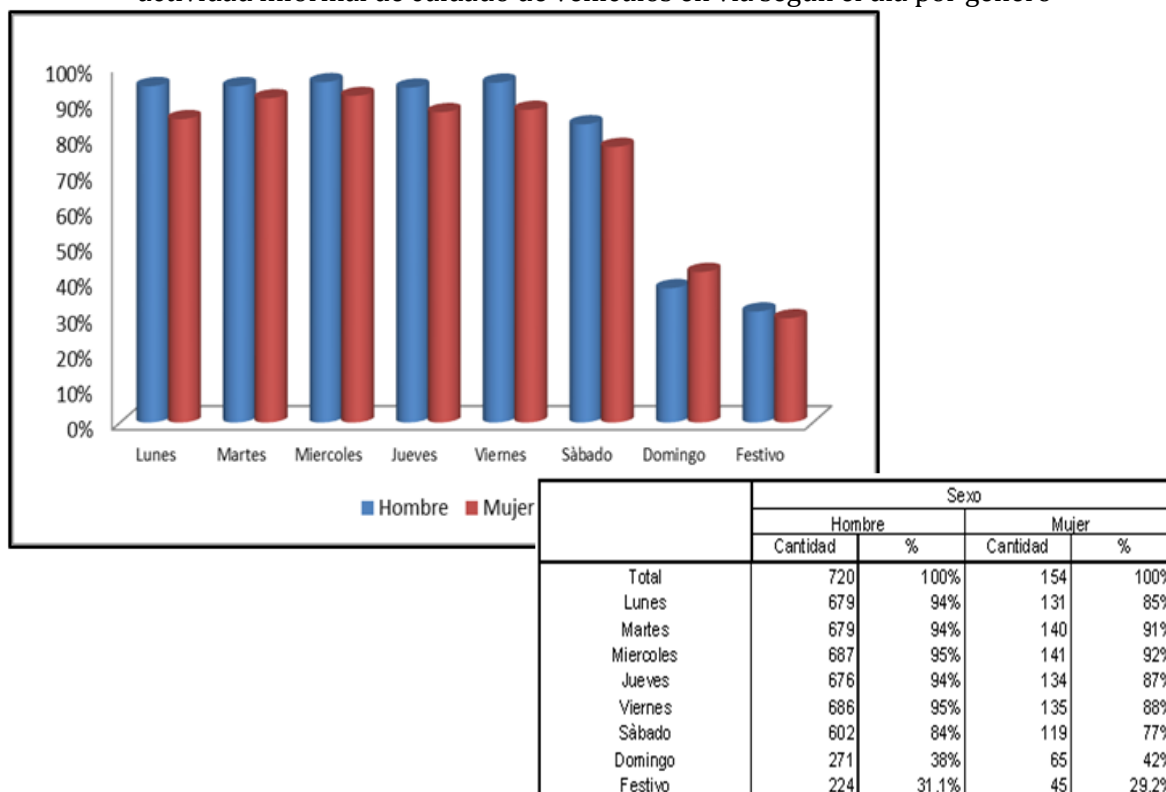
Fuente: Elaboración propia

Si bien en conjunto son los hombres los que llevan más tiempo ejerciendo esta actividad las diferencias son menores respecto a las mujeres. Así, por ejemplo, podemos ver que mientras en el caso de las mujeres el 20% de éstas llevan menos de dos años realizando esta actividad, en el caso de los hombres esta cifra es del 15%. Sin embargo, si bien el 50% de los hombres llevan más de 10 años ejerciendo esta actividad contra un 41% de las mujeres, existen muchas más mujeres (27%) que hombres (19%) que llevan en el oficio entre 5 y 10 años.

La importancia que supone esta actividad para las personas censadas puede verse también en Gráfico y Cuadro de resultados 16, donde se identifican los días de la semana que los censados se dedican a la actividad objeto de análisis. Más del 90% de los censados trabajan de lunes a viernes y más de un 80% incluyen también el sábado en su semana laboral. Los domingos y festivos la actividad disminuye notablemente. En conjunto las personas que cuidan carros en las áreas analizadas de la vía pública de Bogotá trabajan una media de 5,89 días por semana. Se puede señalar que mientras los hombres declaran trabajar 5,95 días por semana las mujeres afirman hacerlo 5,62.

El horario de trabajo es extenso para la mayoría de los encuestados. Así, la hora de inicio es entre las 6 am y las 9 am, y la hora de finalización entre las 6 pm y las 10 pm.

Gráfico y Cuadro de resultados 16. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el día por género



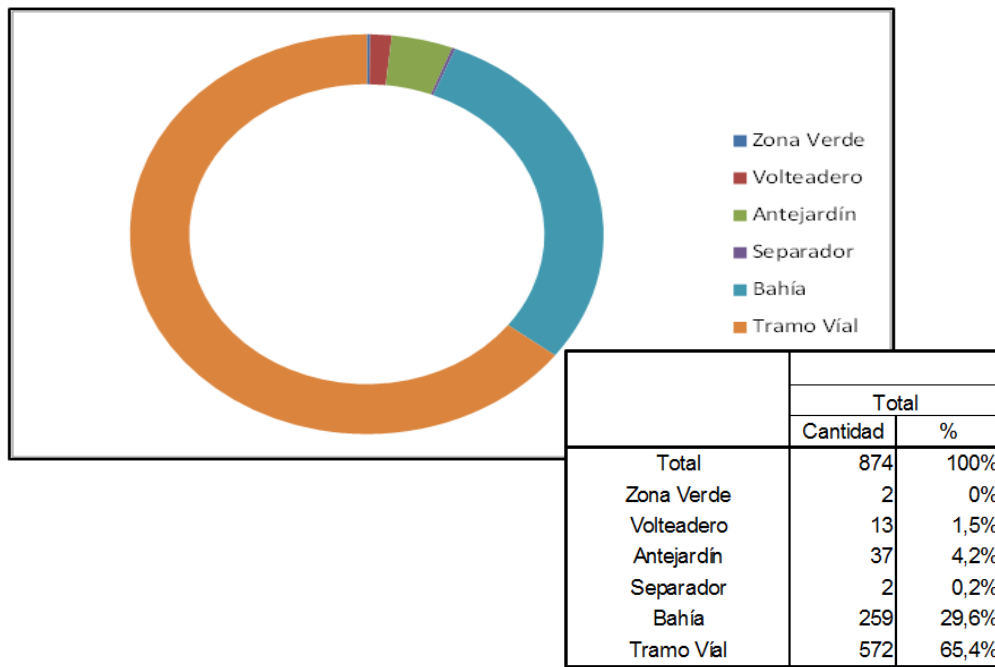
Fuente: Elaboración propia

La preponderancia de este empleo como único medio de subsistencia se ve reflejada también en el porcentaje de personas que desempeña esta actividad. Así, el 96,8% declara que solo se desempeña laboralmente en esta actividad, y solamente un 3,2% afirman disponer laboralmente este empleo con un trabajo alternativo.

Los cuidadores de carros ejercen su actividad en zonas de dominio público. En este sentido es de relevancia conocer por un lado el tipo de zona de parqueo en el que desempeñan su actividad y el tipo de regulación existente en su zona de trabajo.

En lo que se refiere a la zona de parqueo, como se presenta en el Gráfico y Cuadro de resultados 17, la mayor parte de los cuidadores de carros ejercen su actividad en tramos viales (65,4%) o en bahías (29,6%), son pocos los que desarrollan su actividad en antejardines (4,2%), volteaderos (1,5%), separadores (0,2%) o zonas verdes (0,2%).

Gráfico y Cuadro de resultados 17. Porcentaje y cantidad personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según en donde ejerce esta labor



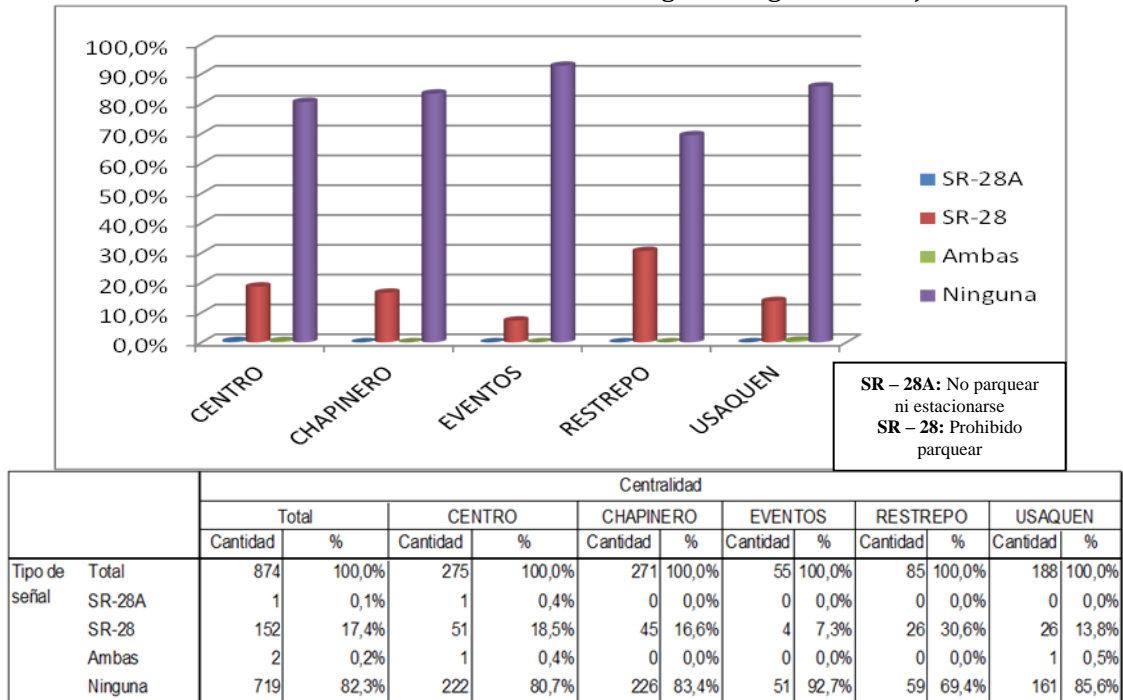
Fuente: Elaboración propia

En el caso de los hombres éstos ejercen su actividad en un 67% en tramo vial frente a un 59% de las mujeres; a su vez, mientras que es un 27% la proporción de hombres trabajan en bahías esta cifra se eleva al 41% en el caso de las mujeres.

En todas las centralidades el tipo de zona de parqueo es la zona vial (65,4% en promedio), seguida de Bahía (29,6% en promedio).

En referencia a la con la regulación del estacionamiento en las zonas en las que los cuidadores de carros ejercen su actividad (Gráfico y Cuadro de resultados 18), se puede afirmar que la mayor parte de éstos desempeña su labor en zonas sin una regulación específica (82,3%), y una proporción significativa (17,4%) lo hace en zonas reguladas bajo la señal SR-28 (prohibido parquear).

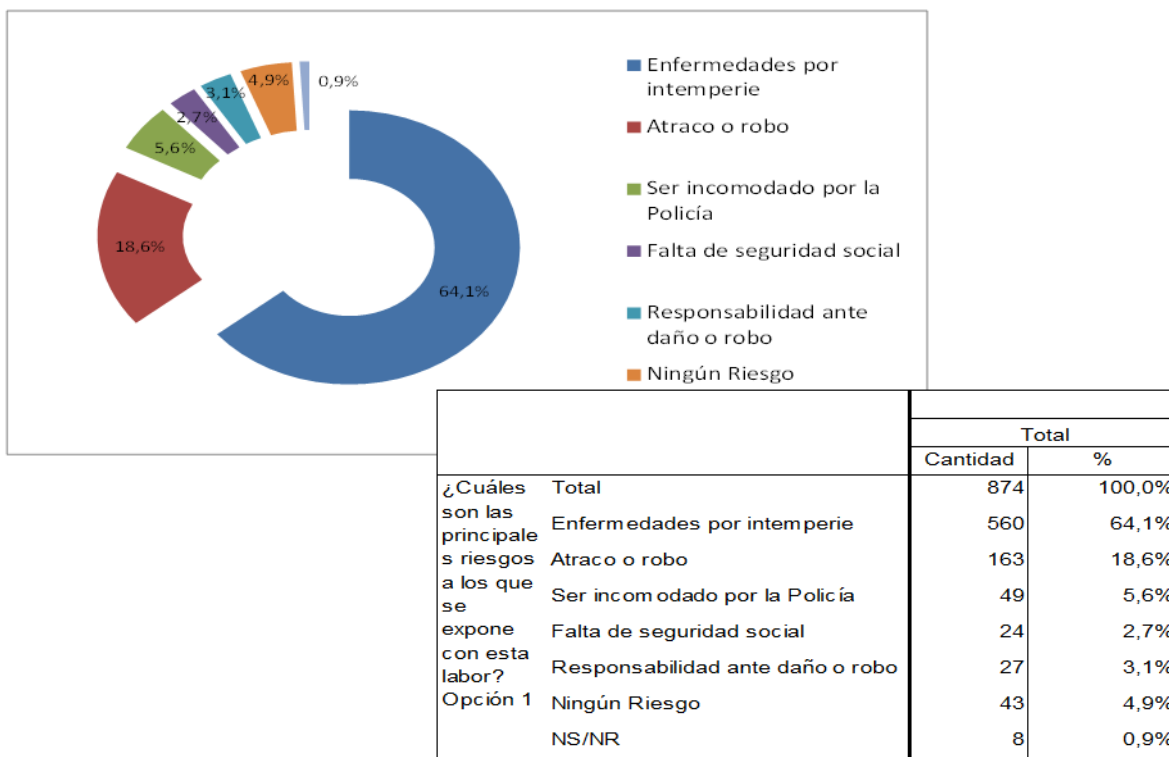
Gráfico y Cuadro de resultados 18. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el lugar donde ejerce esta labor



Fuente: Elaboración propia

Las personas que se dedican a cuidar carros son muy conscientes de los riesgos a los que se exponen con esta labor (Gráfico y Cuadro de resultados 19). El principal riesgo manifestado por las personas censadas es el padecimiento de enfermedades derivadas del desarrollo de la actividad a la intemperie (64,1%), el atraco o robo aparece también como un factor de riesgo asociado al trabajo de cuidar vehículos. Otros riesgos asociados son la posibilidad de ser incomodados por la policía (5,6%), la responsabilidad ante daño o robo (3,1%) y la falta de seguridad social (2,7%), solamente un 4,9% afirma que dicha actividad no supone ningún tipo de riesgo.

Gráfico y Cuadro de resultados 19. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según los riesgos a que se enfrentan por ejercer esta labor



Fuente: Elaboración propia

Se puede destacar que las mujeres perciben como mayor riesgo adquirir enfermedades, derivadas del desarrollo de la actividad a la intemperie (77% frente a un 61% en el caso de los hombres), y perciben como menor riesgo el atraco o robo (10% frente al 20% en los hombres).

E. Reacciones frente a eventos propios del trabajo

El carácter informal del trabajo que desempeñan no excluye a quienes lo desarrollan de enfrentarse a situaciones “anómalas” frente a las cuales deben reaccionar. Dicha reacción es tomada por parte de cuidador con base a tres variables: el cumplimiento de la legalidad, la prestación de un servicio al propietario del vehículo estacionado y la responsabilidad del propio cuidador ante la eventualidad ocurrida.

En relación al hecho que se haya cometido una infracción en un estacionamiento regulado (prohibido parquear (SR-28) y prohibido parquear y estacionar (SR-28A)), si bien, según manifiesta una buena parte de los censados (34,6%), nunca se han encontrado con este caso, en la mayor parte de las ocasiones la reacción inmediata ha

sido la de llamar al dueño para que enfrente la situación (50,7%). Solo en algunas ocasiones los censados han hecho oposición a la actitud del conductor (5,5%) o han llamado a la grúa o directamente a la policía (4,6%), en muy pocas ocasiones no han tenido ningún tipo de reacción (2,2%).

En el caso en el que se haya producido un daño en el vehículo, la reacción en la mayor parte de los casos ha sido la misma que en el caso anterior: llamar al dueño del vehículo (43,7%), dado que el 42,5% de los censados afirman que nunca les ha ocurrido esta eventualidad, la reacción de llamar al dueño cobra todavía más relevancia. Solamente en el caso de unos pocos cuidadores la reacción habitual ha sido la de intentar conciliar (4,1%), llamar a la policía (3,7%) o la de pagar (3,0%).

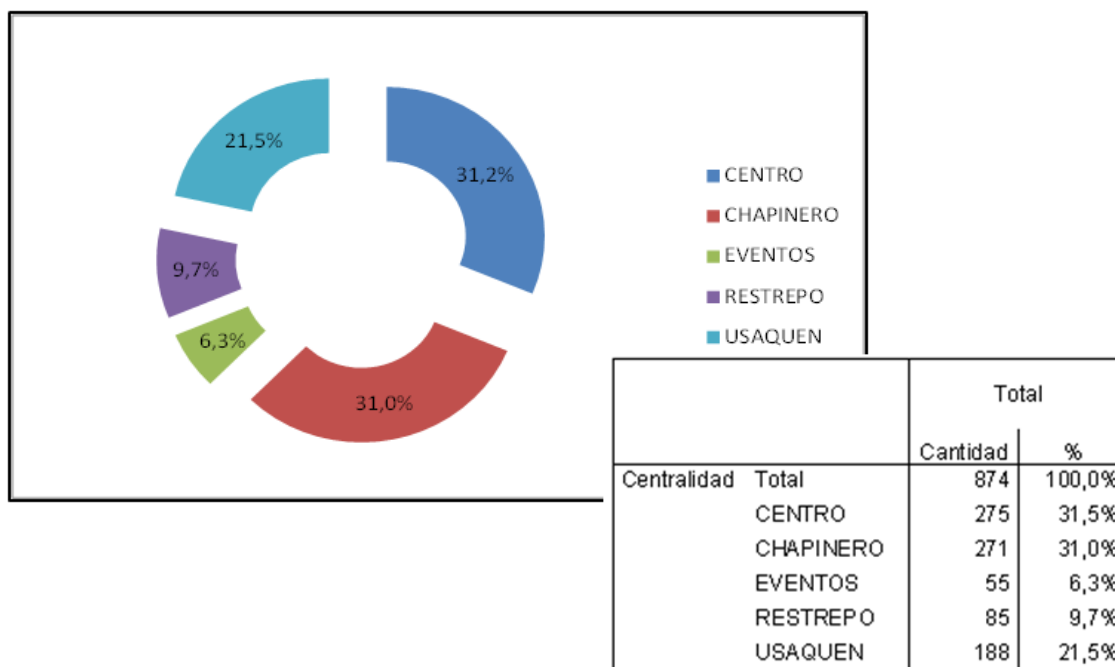
La reacción de la mayor parte de los cuidadores de carros frente al robo del vehículo ha sido llamar a la policía (25,5%) pero si tenemos en cuenta que el 62,4% de los censados nunca se han enfrentado a esta eventualidad sin duda alguna ésta es la reacción mayoritaria. Otras reacciones que se señalan son, enfrentar al ladrón (4,5%) o llamar al dueño (3,9%).

Frente al retiro de un vehículo nuevamente la reacción mayoritaria (43,5%) ha sido la de llamar al dueño para informarle de tal eventualidad. En esta situación, un 3,5% de los censados han tratado de hablar con la policía y un 3,4% no suele reaccionar ante tal situación.

IV. DESAGREGACIÓN GEOGRÁFICA SEGÚN CENTRALIDADES

Según se desprende del *Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad*, son 874 las personas que se dedican a esta actividad en las 5 centralidades y áreas de influencia respectivas analizadas. Se encuentra que la distribución no es homogénea. Así, por ejemplo la mayor parte de las personas censadas están concentradas en las centralidades Centro (31,2%), Chapinero (31,0%) y Usaquén (21,5%), muy lejos de estas cifras se encuentran Restrepo (9,7%) y Eventos (6,3%), como se observa en el Gráfico y Cuadro de resultados 20.

Gráfico y Cuadro de resultados 20. Cantidad y Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según su concentración geográfica



Fuente: Elaboración propia

En este capítulo se realiza un análisis desagregado en función de las cinco (5) centralidades estudiadas. La estructura del análisis es similar a la del conjunto de las centralidades para, de este modo, facilitar la comprensión y la comparación de los datos señalados.

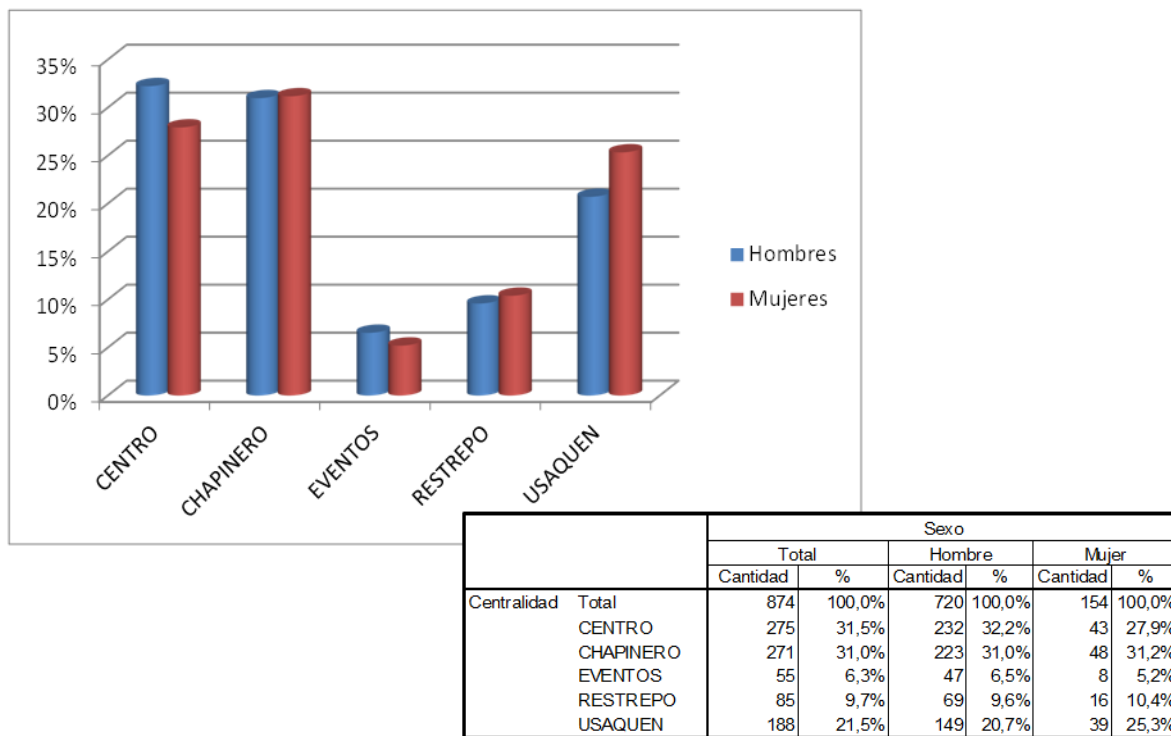
A grandes rasgos, tanto las condiciones socioeconómicas de los censados como su relación con la actividad que desarrollan son parecidas en cada una de las centralidades analizadas. Sin embargo, en algún caso se observan pequeñas diferencias que merece la pena señalar.

A. Condiciones socio económicas del censo

1. Género del cuidador

En relación al género de las personas censadas no se observa ninguna diferencia significativa entre las distintas centralidades. En las centralidades Usaqué y Restrepo se observa un poco más de mujeres que de hombres desarrollando la actividad (Gráfico y Cuadro de resultados 21).

Gráfico y Cuadro de resultados 21. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según su concentración geográfica por género



Fuente: Elaboración propia

2. Rango de edad

Respecto a la edad, en general tampoco se observan diferencias significativas a señalar, en todas las centralidades la mayor parte de las personas que realizan esta actividad tienen una edad comprendida entre los 18 y los 69 años siendo las cohortes de 45-49 años y de 55-59 años las que aportan un mayor volumen de individuos. Únicamente en el caso de Restrepo se observa una proporción significativamente superior en la cohorte de 60-69 años con un 21,2% de las personas censadas en esta zona.

Gráfico y Cuadro de resultados 22. Cantidad y porcentaje de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la centralidad por rangos de edad

		Centralidad							
		Total		CENTRO	CHAPINERO	EVENTOS	RESTREPO	O	USAQUEN
		Cantidad	%	%	%	%	%	%	%
Rango de edad	Total	874	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	13-17 años	15	1,7%	1,8%	1,1%	5,5%	0,0%	0,0%	2,1%
	18-24 años	63	7,2%	9,2%	5,9%	5,5%	7,1%	0,0%	6,9%
	25-29 años	72	8,2%	7,3%	8,1%	10,9%	5,9%	0,0%	10,1%
	30-34 años	85	9,7%	7,3%	10,7%	10,9%	8,2%	50,0%	11,7%
	35-39 años	99	11,3%	11,0%	10,7%	10,9%	10,6%	0,0%	13,3%
	40-44 años	105	12,0%	12,5%	13,3%	10,9%	9,4%	0,0%	11,2%
	45-49 años	112	12,8%	13,6%	13,7%	12,7%	16,5%	0,0%	9,0%
	50-54 años	90	10,3%	11,4%	9,6%	9,1%	9,4%	0,0%	10,6%
	55-59 años	113	12,9%	13,9%	14,4%	18,2%	8,2%	50,0%	9,6%
	60-69 años	88	10,1%	8,4%	9,2%	5,5%	21,2%	0,0%	10,1%
	70-79 años	27	3,1%	2,2%	3,3%	0,0%	3,5%	0,0%	4,8%
	80-89 años	5	0,6%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%

Fuente: Elaboración propia

3. Nivel de estudios

En referencia al nivel de estudios de las personas censadas se puede constatar cómo, si bien en general todas las centralidades se comportan de forma similar, existen algunas diferencias que cabe señalar (Gráfico y Cuadro de resultados 23). Así, por ejemplo, se puede observar como las centralidades de Centro, Chapinero y Usaquén tienen un comportamiento parecido entre sí y similar a la media. Sin embargo, en el caso de Eventos se destaca el alto porcentaje de censados con nivel de secundaria completa (23,6% respecto al 16,4% de media); y en el caso de Restrepo se observa una elevada proporción de personas con estudios secundarios incompletos (38,8% respecto al 31,2% global).

Gráfico y Cuadro de resultados 23. Cantidad y porcentaje de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según centralidad por nivel máximo de estudio aprobado

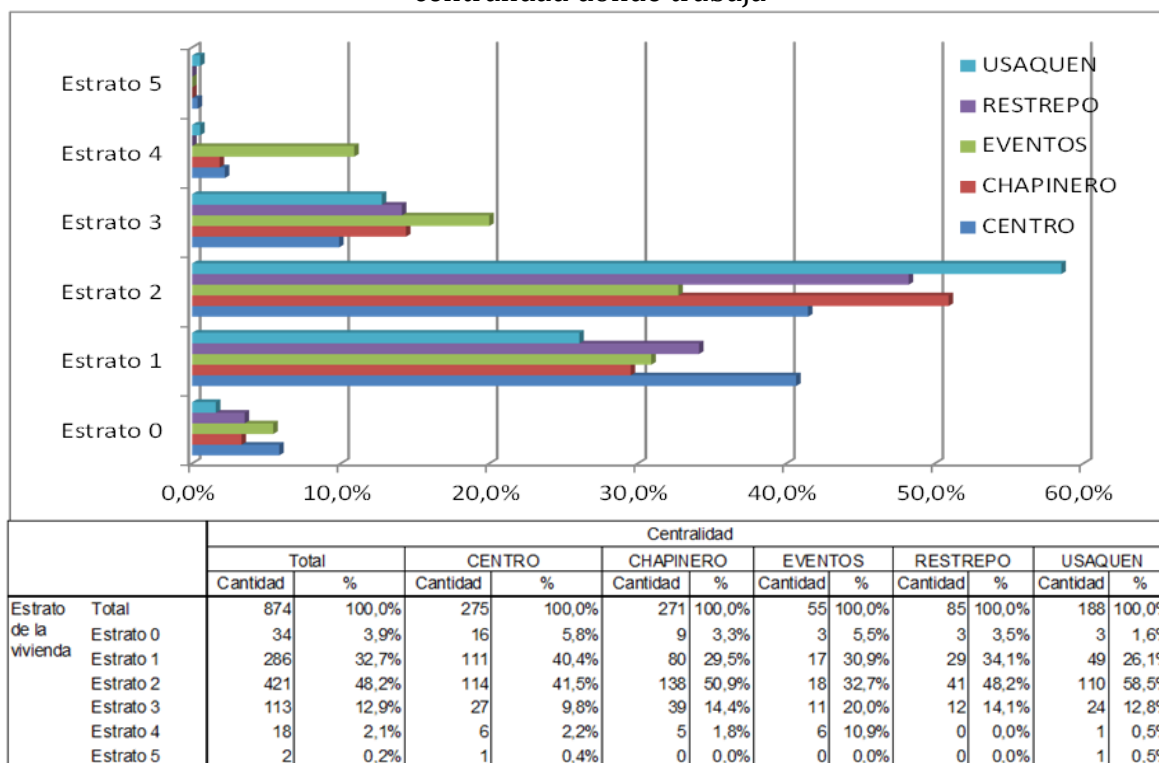
		Centralidad											
		Total		CENTRO		CHAPINERO		EVENTOS		RESTREPO		USAQUEN	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
¿Cuál es el máximo nivel de estudios que aprobó?	Total	874	100,0%	275	100,0%	271	100,0%	55	100,0%	85	100,0%	188	100,0%
	Primaria	191	21,9%	60	21,8%	53	19,6%	15	27,3%	21	24,7%	42	22,3%
	incompleta												
	Primaria completa	197	22,5%	54	19,6%	68	25,1%	5	9,1%	20	23,5%	50	26,6%
	Secundaria incompleta	273	31,2%	93	33,8%	81	29,9%	16	29,1%	33	38,8%	50	26,6%
	Secundaria completa	143	16,4%	49	17,8%	42	15,5%	13	23,6%	8	9,4%	31	16,5%
	Técnico	12	1,4%	4	1,5%	3	1,1%	2	3,6%	0	0,0%	3	1,6%
	Universitaria incompleta	9	1,0%	2	0,7%	4	1,5%	1	1,8%	1	1,2%	1	0,5%
	Universitaria completa	10	1,1%	3	1,1%	3	1,1%	1	1,8%	0	0,0%	3	1,6%
	Ninguna	39	4,5%	10	3,6%	17	6,3%	2	3,6%	2	2,4%	8	4,3%

Fuente: Elaboración propia

4. Estrato de la vivienda

En factor estrato de la vivienda arroja cifras algo disímiles en cada una de las centralidades analizadas (Gráfico y Cuadro de resultados 24). Si bien en todos los casos el grueso de los censados afirma residir en viviendas Estrato 1 y Estrato 3, su distribución interna varía significativamente. Así, en los casos de Chapinero, Restrepo y Usaquén se puede observar un predominio de las residencias de Estrato 2 (50,9%, 48,2% y 58,5% respectivamente); en el caso de Centro se observa una distribución uniforme entre los Estratos 1 y 2 (40,7% y 41,5% respectivamente); en la centralidad Eventos, también se observa predominio de residencias de Estratos 1 y 2 (30,9% y 32,7% respectivamente) pero con una proporción superior a la de las demás centralidades de personas que residen en viviendas de los Estratos 3 (20,0%) y 4 (10,9%).

Gráfico y Cuadro de resultados 24. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según el estrato de su vivienda por centralidad donde trabaja



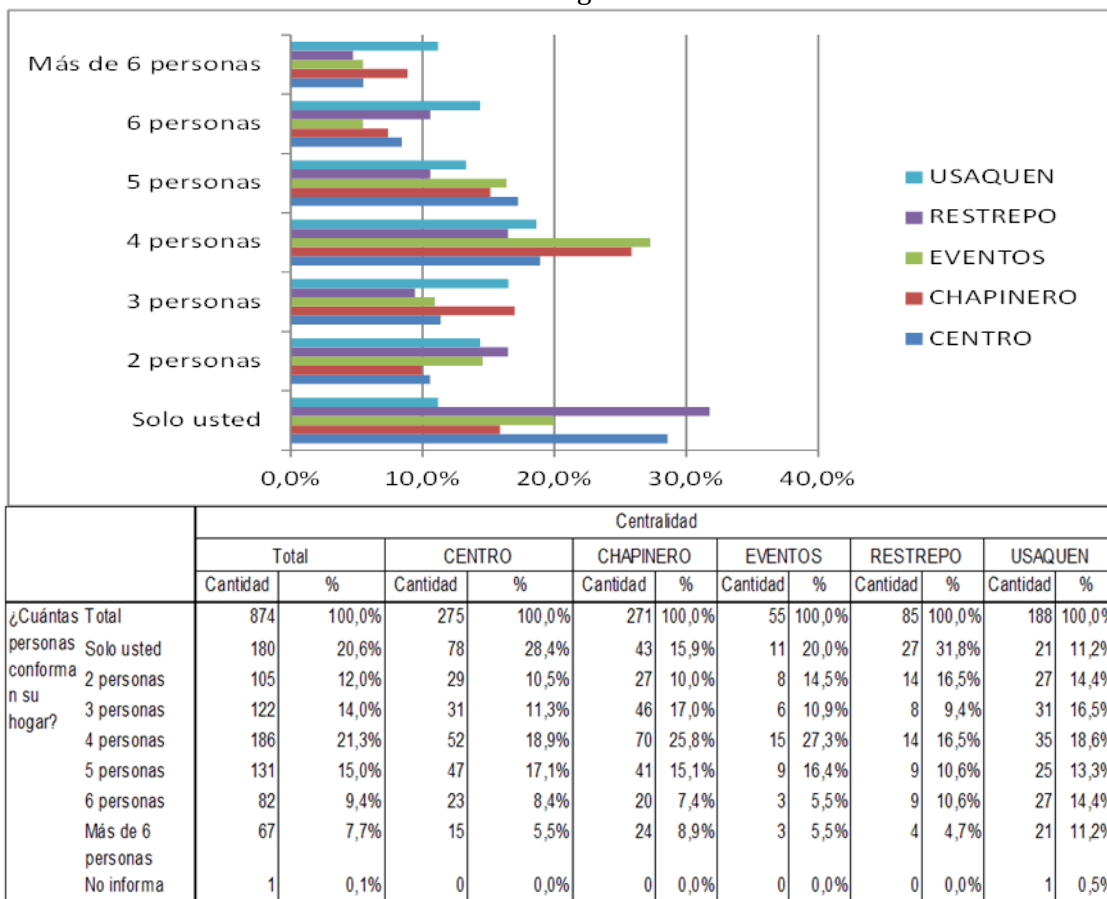
Fuente: Elaboración propia

5. Personas por hogar

En referencia a las personas que forman el hogar encontramos que la proporción de personas censadas que afirma vivir sola difiere de una centralidad a otra (Gráfico y Cuadro de resultados 25). En este sentido, encontramos que respecto a la media (20,6%) en las centralidades de Usaquén y Chapinero esta proporción disminuye hasta 11,2% y 15,9% respectivamente, y en las centralidades de Centro y Restrepo estas cifras se elevan hasta 28,6% y 31,8%.

Podemos también observar como si bien en la mayor parte de casos de hogares pluripersonales éstos están conformados por 4 personas, en algunos casos como Chapinero y Eventos este grupo sobresale por encima de los demás.

Gráfico y Cuadro de resultados 25. Porcentaje de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la centralidad por cuántas personas conforman su hogar



Fuente: Elaboración propia

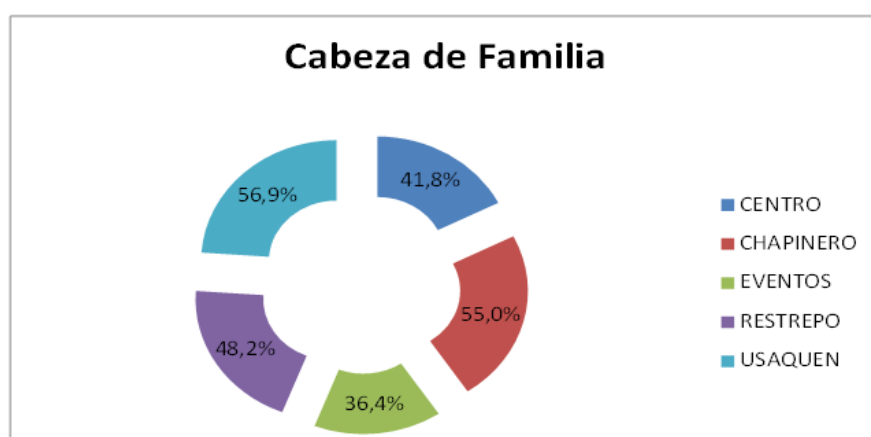
6. Número de hijos

El análisis referente al número de hijos de las personas censadas no arroja diferencias significativas entre las distintas centralidades. En todos los casos la proporción de personas con hijos supera el 70% y en ningún caso sobrepasa el 80%. La mayoría tienen 1 o 2 hijos, en todos los casos.

7. Cabeza de familia

Tampoco en este caso se aprecian diferencias significativas (Gráfico y Cuadro de resultados 26). Con todo, se puede señalar que la centralidad que ocupa a más personas cabezas de familia es Usaquén (56,9%) mientras que la que ocupa a menos es Eventos (36,4%).

Gráfico y Cuadro de resultados 26. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía que son cabeza de familia según la centralidad de trabajo



		Centralidad											
		Total		CENTRO		CHAPINERO		EVENTOS		RESTREPO		USAQUEN	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Cabeza de familia	Total	874	100,0%	275	100,0%	271	100,0%	55	100,0%	85	100,0%	188	100,0%
	No cabeza de familia	442	50,6%	160	58,2%	122	45,0%	35	63,6%	44	51,8%	81	43,1%
	Cabeza de Familia	432	49,4%	115	41,8%	149	55,0%	20	36,4%	41	48,2%	107	56,9%

Fuente: Elaboración propia

B. Relación del censado con su actividad

1. Ingresos reportados

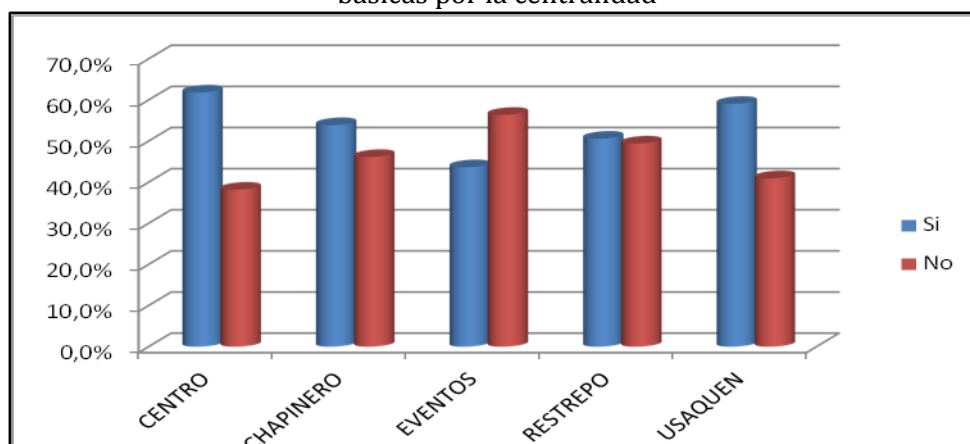
Las personas que se dedican a cuidar vehículos en las centralidades analizadas perciben un ingreso promedio mensual de 584.639 pesos. Sin embargo, dicha

cantidad puede diferir significativamente de una centralidad a otra. Así, las personas que laboran Chapinero y Usaquén (con 643mil y 610mil respectivamente) perciben un ingreso promedio mensual por encima de la media, Centro ligeramente por debajo (575mil) y Eventos (504mil) y especialmente Restrepo (427mil) reciben ingresos sustancialmente por debajo de la media.

2. Cobertura necesidades básicas

En general casi la mitad de las personas censadas (43,5%) declaran que los ingresos reportados por su actividad no son suficientes para cubrir sus necesidades básicas. Esto especialmente notorio en el caso de las centralidades Eventos (56,4%), Restrepo (49,4%) y Chapinero (46,1%), como se observa en el Gráfico y Cuadro de resultados 27.

Gráfico y Cuadro de resultados 27. Porcentaje y cantidad de Personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la satisfacción de sus necesidades básicas por la centralidad



		Centralidad											
		Total		CENTRO		CHAPINERO		EVENTOS		RESTREPO		USAQUEN	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
¿Los ingresos generados por esta actividad cubren sus necesidades básicas?	Total	874	100,0%	275	100,0%	271	100,0%	55	100,0%	85	100,0%	188	100,0%
	Si	494	56,5%	170	61,8%	146	53,9%	24	43,6%	43	50,6%	111	59,0%
	No	380	43,5%	105	38,2%	125	46,1%	31	56,4%	42	49,4%	77	41,0%

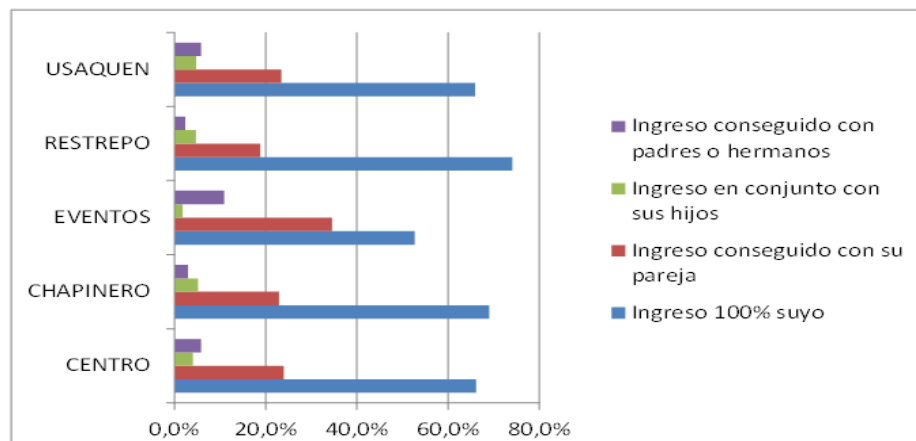
Fuente: Elaboración propia

3. Procedencia del ingreso familiar

En conjunto, dos terceras partes de las personas censadas (66,9%) declaran que el 100% de los ingresos del hogar proceden de su trabajo (Gráfico y Cuadro de

resultados 28). Este patrón es especialmente notorio en el caso de Restrepo (74,1) y se reproduce de forma muy similar en los casos de Centro (65,9%), Chapinero (69,0%) y Usaquén (66,0%). En el caso de Eventos el nivel es algo inferior (52,7%).

Gráfico y Cuadro de resultados 28. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía según la consecución del ingreso por la centralidad donde trabajan



	Centralidad											
	Total		CENTRO		CHAPINERO		EVENTOS		RESTREPO		USAQUEN	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Total	874	100,0%	275	100,0%	271	100,0%	55	100,0%	85	100,0%	188	100,0%
¿De quién o quienes proviene el ingreso de su núcleo familiar?												
Ingreso 100% suyo	585	66,9%	182	66,2%	187	69,0%	29	52,7%	63	74,1%	124	66,0%
Ingreso conseguido con su pareja	207	23,7%	66	24,0%	62	22,9%	19	34,5%	16	18,8%	44	23,4%
Ingreso en conjunto con sus hijos	39	4,5%	11	4,0%	14	5,2%	1	1,8%	4	4,7%	9	4,8%
Ingreso conseguido con padres o hermanos	43	4,9%	16	5,8%	8	3,0%	6	10,9%	2	2,4%	11	5,9%

Fuente: Elaboración propia

4. Dependencia económica

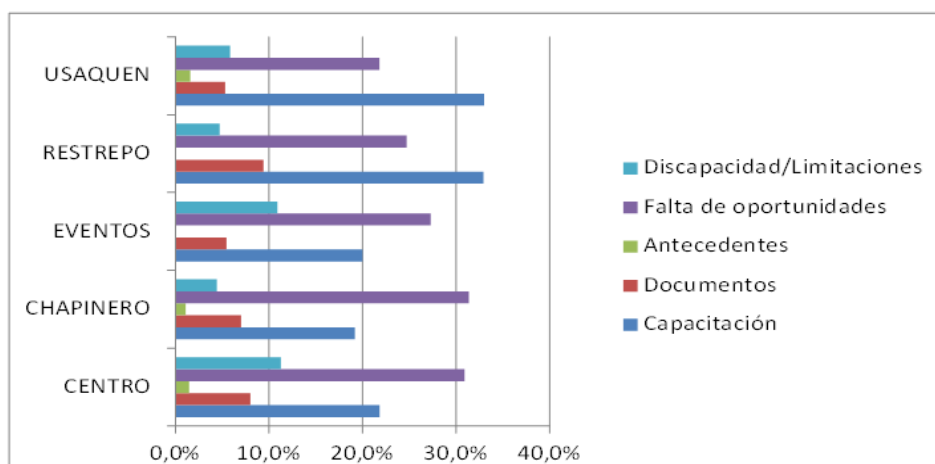
Si bien en conjunto más del 80% de los censados declaran que hay otras personas además de si mismo que dependen económicamente de él, esta proporción varía significativamente de una centralidad a otra. En el caso de Restrepo y de Centro estas cifras son del 70,6% y 73,3% respectivamente mientras que en los casos de Usaquén y Chapinero se elevan a 89,4% y 84,9% respectivamente.

5. Estabilización del empleo

Las personas censadas ejercen una actividad de carácter informal. Las razones por las cuales no han logrado un empleo estable formal son diversas. Sin embargo dichas razones son coincidentes entre las personas del caso que nos ocupa. Así, las razones más mencionadas por todos ellos son la falta de oportunidades y de capacitación. De todos modos pueden observarse pequeñas diferencias según centralidades.

Así, mientras en el caso de Centro, Chapinero y Eventos la razón más aducida es la falta de oportunidades (31,1%, 31,4% y 27,3% respectivamente), en el caso de Restrepo y Usaquén es la falta de capacitación el argumento más repetido (32,9% y 33,0% respectivamente).

Gráfico y Cuadro de resultados 29. Porcentaje y cantidad de personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía razones para no obtener un empleo estable por centralidad



		Centralidad											
		Total		CENTRO		CHAPINERO		EVENTOS		RESTREPO		USAQUEN	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
¿Qué ha impedido que consiga un empleo estable?	Total	874	100,0%	275	100,0%	271	100,0%	55	100,0%	85	100,0%	188	100,0%
	Capacitación	213	24,4%	60	21,8%	52	19,2%	11	20,0%	28	32,9%	62	33,0%
	Documentos	62	7,1%	22	8,0%	19	7,0%	3	5,5%	8	9,4%	10	5,3%
	Antecedentes	10	1,1%	4	1,5%	3	1,1%	0	0,0%	0	0,0%	3	1,6%
	Falta de oportunidades	247	28,3%	85	30,9%	85	31,4%	15	27,3%	21	24,7%	41	21,8%
	Discapacidad/Limitaciones	64	7,3%	31	11,3%	12	4,4%	6	10,9%	4	4,7%	11	5,9%
	Otro, ¿Cuál?	268	30,7%	70	25,5%	97	35,8%	19	34,5%	23	27,1%	59	31,4%
	No informa	10	1,1%	3	1,1%	3	1,1%	1	1,8%	1	1,2%	2	1,1%

Fuente: Elaboración propia

6. Servicio de salud

Si bien la mayor parte de los censados cuentan con un servicio de salud (79,9%) esta proporción varía sensiblemente para cada una de las centralidades. En los casos de

Eventos, Restrepo y Usaquén (83,6%, 84,7% y 88,3% respectivamente) este porcentaje está por encima de la media, en el caso de Chapinero es muy similar a ésta (80,4%) y en el de Centro es inferior (71,8%).

7. Empleo con prestaciones sociales

Preguntado cada cuidador sobre si aceptaría un empleo con prestaciones sociales la mayor parte de los censados respondió afirmativamente (91,6%). La respuesta, sin embargo, difirió sensiblemente desde el caso de Usaquén (93,6%) al de Eventos (83,6%).

8. Tipo de cuidador

La mayor parte de los censados desarrollan su actividad como cuidadores de carros de forma independiente (94,2%). Esto es común en prácticamente todas las centralidades. Sin embargo, destaca el caso de Restrepo donde un tercio de las personas censadas (32,9%) está vinculado a alguna empresa.

9. Pertenencia a organización, gremio, cooperativa...

En la mayor parte de las centralidades analizadas el grueso de las personas censadas afirman que no hacen parte de ninguna organización, gremio o cooperativa que reúna a los cuidadores de vehículos. Sin embargo, nuevamente destaca el caso de Restrepo y su respectiva zona de control, en el que el 61,2% de las personas censadas declaran formar parte de algún tipo de organización (ASOVICAR).

V. DISEÑO DE INDICADORES

Corresponden a los totales, promedios, tasas, razones y proporciones para la población de estudio. **Fuente:** Elaboración propia

Los indicadores básicos que se obtienen con el censo son:

- Total personas censadas = 874 (En la base aparecen 875 personas, ya que se presentó una señora directamente en la oficina, sin embargo al ser posterior al operativo censal, se registro en la base pero no fue parte del análisis)
- Distribución de la Población objeto por Centralidad y Zonas de Control.

CENTRALIDAD	No. de Personas	Porcentaje
CENTRO	275	31.5%
CHAPINERO	271	31.0%
EVENTOS	55	6.3%
RESTREPO	85	9.7%
USAQUEN	188	21.5%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según el tipo de Zona de Parqueo

TIPO ZONA DE PARQUEO	No. de Censos	Porcentaje
Zona Verde	2	0%
Volteadero	13	1,5%
Antejardín	37	4,2%
Separador	2	0,2%
Bahía	259	29,6%
Tramo Vial	572	65,4%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según la presencia o no de señales de prohibición de parqueo (SR-28, SR-28A) en el lugar donde trabaja como Cuidador de Carros en Vía Pública.

TIPO DE SEÑAL	No. de Censos	Porcentaje
SR-28^a	1	0%
SR-28	152	17%
Ambas	2	0%
Ninguna	719	82%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto por rangos de edad y género del Cuidador.

GÉNERO	No. de Personas	Porcentaje
MASCULINO	720	82.4%
FEMENINO	154	17.6%
TOTAL	874	100%

RANGO DE EDAD	No. de Personas	Porcentaje
13-17 años	15	2%
18-24 años	63	7%
25-29 años	72	8%
30-34 años	85	10%
35-39 años	99	11%
40-44 años	105	12%
45-49 años	112	13%
50-54 años	90	10%
55-59 años	113	13%
60-69 años	88	10%
70-79 años	27	3%
80-89 años	5	1%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población Objeto según su Nivel de Escolaridad.

NIVEL DE ESCOLARIDAD	No. de Personas	Porcentaje
Primaria incompleta	191	22%
Primaria completa	197	23%
Secundaria incompleta	273	31%
Secundaria completa	143	16%
Técnico	12	1%
Universitaria incompleta	9	1%
Universitaria completa	10	1%
Ninguna	39	4%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según su promedio de Ingresos diarios por la actividad del Cuidado de Carros en Vía Pública.

RANGO DE ING. PROM.	No. De Personas	Porcentaje
MENOS DE 5000	15	2%
5000 A 10000	69	8%
10000 A 20000	322	37%
20000 A 30000	287	33%
30000 A 40000	114	13%
40000 A 50000	38	4%
50000 A 60000	18	2%
60000 A 70000	4	0%
70000 A 80000	7	1%

- Distribución de la Población objeto según la existencia o no de limitaciones permanentes que afecten su desempeño diario.

LIMITACIONES PERMANENTES	No. de Personas	Porcentaje
SI	122	14%
NO	752	86%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto por el auto-reconocimiento o no de desplazado, reinsertado o habitante de la calle.

TIPO DE CONDICION	No. de Personas	Porcentaje
DESPLAZADO	35	4%
REINSERTADO	2	0%
HABITANTE DE LA CALLE	37	4%
NINGUNA DE LAS ANTERIORES	800	92%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según el tiempo que llevan trabajando como Cuidadores de Carros en Vía Pública.

TIEMPO/PERIODO	No. de Personas	Porcentaje
0 a 12 meses	67	8%
De más de 12 meses a 2 años	71	8%
De más de 2 años a 5 años	138	16%
De más de 5 años a 10 años	177	20%
De más de 10 años	421	48%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según su percepción sobre el cubrimiento o no de sus necesidades básicas con los ingresos obtenidos por la actividad de Cuidado de Carros en Vía Pública.

CUBRIMIENTO NECESIDADES BASICAS	No. de Personas	Porcentaje
Si	494	57%
No	380	43%
TOTAL	874	100

- Distribución de la Población objeto según los días de la Semana que trabajan como Cuidadores de Carros en Vía Pública.

DIAS DE LA SEMANA	No. de Personas	Porcentaje
Lunes	810	93%
Martes	819	94%
Miércoles	828	95%
Jueves	810	93%
Viernes	821	94%
Sábado	721	82%
Domingo	336	38%
Festivo	269	30,8%

- Distribución de la Población objeto según Hora de Inicio y de Finalización de la Jornada Laboral como Cuidadores de vehículos en Vía.

HORA DE INICION	No. de Personas	Porcentaje
4:00 am	4	0%
5:00 am	15	2%
6:00 am	150	17%
7:00 am	164	19%
8:00 am	171	20%
9:00 am	125	14%
10:00 am	45	5%
11:00 am	19	2%
12:00 pm	29	3%
1:00 pm	9	1%
2:00 pm	30	3%
3:00 pm	23	3%
4:00 pm	17	2%
5:00 pm	34	4%
6:00 pm	29	3%
7:00 pm	4	0%
8:00 pm	2	0%
9:00 pm	1	0%
3:00 am	3	0%

HORA DE FINALIZACION	No. de Personas	Porcentaje
4:00 am	3	0%
6:00 am	1	0%
8:00 am	1	0%
9:00 am	1	0%
11:00 am	3	0%
12:00 pm	3	0%
1:00 pm	5	1%
2:00 pm	22	3%
3:00 pm	30	3%
4:00 pm	48	5%
5:00 pm	77	9%
6:00 pm	140	16%
7:00 pm	149	17%
8:00 pm	132	15%
9:00 pm	87	10%
10:00 pm	88	10%
11:00 pm	34	4%
12:00 am	17	2%
1:00 am	15	2%
2:00 am	8	1%
3:00 am	10	1%

- Distribución de la Población objeto según el número de personas que dependen económicamente de los ingresos económicos del Cuidador de Carros en Vía Pública.

DEPENDENCIA ECON.	No. de Personas	Porcentaje
Solo usted	171	19,6%
2 personas	189	21,6%
3 personas	179	20,5%
4 personas	144	16,5%
5 personas	108	12,4%
Más de 6 personas	81	9,3%
No informa	2	0,2%
Total	874	100

- Distribución de la Población objeto según si actualmente cuentan o no con el cubrimiento o afiliación a algún Servicio de Salud EPS o SISBEN.

SERVICIO DE SALUD	No. de Personas	Porcentaje
Si	698	79,9%
No	176	20,1%
Total	874	100%

TIPO DE SERVICIO	No. de Personas	Porcentaje
EPS	182	26,1%
SISBEN	508	72,8%
NS/NR	8	1,1%
Total	698	100

- Distribución de la Población objeto según su percepción sobre los riesgos a los que se expone como Cuidador de Carros en Vía Pública.

RIESGOS	No. de Personas	Porcentaje
Enfermedades por intemperie	560	64,1%
Atraco o robo	163	18,6%
Ser incomodado por la Policía	49	5,6%
Falta de seguridad social	24	2,7%
Responsabilidad ante daño o robo	27	3,1%
Ningún Riesgo	43	4,9%
NS/NR	8	0,9%
Total	874	100,0%

- Distribución de la Población objeto según su reacción frente alguna infracción que realice un vehículo que cuida.

REACCION	No. de Personas	Porcentaje
Llamar al dueño	443	50,7%
Hablar con la grúa / Policía	40	4,6%
No ha reaccionado	19	2,2%
Hacer oposición	48	5,5%
No ha pasado	302	34,6%
Averiguar	11	1,3%
NS/NR	11	1,3%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según su reacción frente al daño de un vehículo que cuida.

REACCION	No. de Personas	Porcentaje
Llamar dueño	382	43,7%
No ha reaccionado	9	1,0%
Llamar a la policía	32	3,7%
Conciliar	36	4,1%
Hacer oposición	11	1,3%
No ha pasado	371	42,4%
Pagar	26	3,0%
NS/NR	7	0,8%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según su reacción frente al robo que sufra un vehículo que cuida.

REACCION	No. de Personas	Porcentaje
Llamar a la Policía	223	25,5%
Intentar Recuperarlo	11	1,3%
Llamar al Dueño	34	3,9%
Hacer Ruido	9	1,0%
Enfrentar al Ladrón	39	4,5%
No ha pasado	545	62,4%
Pagar	7	0,8%
NS/NR	6	0,7%
TOTAL	874	100%

- Distribución de la Población objeto según su reacción frente al retiro de un vehículo que cuida.

REACCION	No. de Personas	Porcentaje
Llamar al dueño	380	43,5%
Hablar con la grúa/Policia	31	3,5%
No ha reaccionado	30	3,4%
Hacer oposición	7	0,8%
No ha pasado	402	46,0%
Averiguar	17	1,9%
NS/NR	7	0,8%
Total	874	100%

- Distribución de la Población objeto según la existencia de una relación laboral como Cuidador de Carros en Vía Pública.

RELACION LABORAL	No. de Personas	Porcentaje
Independiente	823	94,2%
Empresa	51	5,8%
Total	874	100%

- Distribución de la Población objeto según su participación o no en Organizaciones, Gremios o Cooperativas de Cuidadores de Carros en Vía Pública.

AGREMIACION	No. de Personas	Porcentaje
Participación	51	5.8%
No Participación	823	94.2%
Total	874	100%

- Relación niños/mujer de la Población objeto .

Niños 15
 ----- = ----- = 0.0974, la relación es aproximadamente 1 niño por cada 10
 *Mujeres 154

*Mujeres trabajando como cuidadores de carros

VI. SÍNTESIS DE RESULTADOS

En los capítulos anteriores se ha realizado un análisis detallado del *Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad*. Dicho análisis se ha organizado en tres bloques:

- las *condiciones socioeconómicas del censado*, en las que se ha retratado las características personales, de la vivienda y del hogar de las personas censadas;
- la *relación del censado con la actividad*, en la que se ha hecho hincapié en los ingresos reportados por su actividad en relación a sus necesidades básicas, la informalidad de su empleo versus la estabilidad de éste, la tipología de cuidador en función de su pertenencia o no a alguna empresa u otro tipo de organización, el desempeño de la actividad y sus riesgos asociados, y las reacciones que los censados tienen frente a advenimientos propios del trabajo;
- una *desagregación geográfica según centralidades*, en la que se ha realizado una radiografía de las distintas centralidades destacando las similitudes y/o las diferencias existentes entre ellas.

Realizado este trabajo analítico de detalle, entonces, es necesario extraer algunas conclusiones que permitan sintetizar las ideas más relevantes. Ello es lo que se presenta en las próximas líneas. Las conclusiones se estructuran según los tres bloques ya anunciados.

A. Condiciones socioeconómicas del censado

- I. El trabajo realizado ha permitido censar a 874 personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía.
- II. La mayor parte de los censados son hombres con edades comprendidas entre los 18 y los 69 años, con un nivel de estudios que va desde la primaria incompleta a la secundaria completa y sin ningún tipo de limitación para ejercer la actividad objeto de este censo.
- III. La mitad de las personas censadas residen en una vivienda de estrato 2, un tercio en viviendas de Estrato 1 y poco más de un 10% en viviendas de Estrato 3. En la mayor parte de los casos las personas censadas residen en una vivienda en arriendo o subarriendo.

- IV. El 80% de las personas censadas declaran que comparten el hogar con otras personas, en su mayoría hijos. De entre los que conforman un hogar pluripersonal en la mayor parte de los casos éste se encuentra constituido por 4 miembros. Alrededor de un tercio de los censados declaran vivir en hogares con 5 o más miembros.
- V. Poco más de la mitad de las personas censadas se declara cabeza de familia.
- VI. En general no se observan diferencias significativas relativas a las condiciones socio-económicas de los censados en función del género de éstos.

B. Relación del censo con la actividad

- VII. Las personas que se dedican a cuidar carros reportan percibir un ingreso promedio mensual de 584.639 pesos, algo superior al salario mínimo vigente, que es de 566.700 pesos mensuales. Solamente en algo más de la mitad de los casos (57%) estos ingresos les permiten cubrir sus necesidades básicas.
- VIII. En dos tercios de los casos la persona censada es la que aporta el 100% de los ingresos del hogar. En el 80% de los casos 2 o más personas dependen de los ingresos que aporta el censado.
- IX. El trabajo que desarrollan las personas dedicadas a la actividad de cuidado de vehículos en vía es de carácter informal. Las principales razones que han impedido que consigan un empleo estable son la falta de oportunidades y la falta de una capacitación adecuada.
- X. Más de un 90% de los censados desearía un empleo con prestaciones sociales. Actualmente un 80% tiene servicio de salud; un 75% está inscrito en el SISBEN y el 25% restante en EPS.
- XI. El 95% de los censados trabaja de forma independiente, sin ninguna vinculación con ninguna empresa o asociación. Así mismo, el 90% no hace parte de ninguna organización, gremio o cooperativa.

- XII. La mitad de los censados hace más de 10 años que se dedica a esta actividad y un tercio de éstos entre 2 y 10 años. La mayoría de los censados trabaja de lunes a sábado.
- XIII. Las personas que se dedican a cuidar carros son muy conscientes de los riesgos a los que se exponen con esta labor. El principal riesgo manifestado es el padecimiento de enfermedades derivadas del desarrollo de la actividad a la intemperie.
- XIV. Frente a eventos propios del trabajo las personas censadas reaccionan casi siempre de forma similar. Frente a una infracción llaman al dueño; cuando se ha producido un daño en el vehículo que cuidaban, también; en el caso de robo de un vehículo llaman a la policía; y frente al retiro de un vehículo también llaman preferentemente al dueño.

C. Desagregación geográfica según centralidades

- XV. Se han analizado las cinco (5) centralidades y sus respectivas zonas de influencia, cada una con un peso relativo distinto: Centro (31%), Chapinero (31%), Eventos (6%), Restrepo (10%), Teusaquillo (0,2%) y Usaquén (22%).
- XVI. Respecto a las condiciones socio-económicas de los censados no se aprecian diferencias significativas entre las distintas centralidades si bien en algunos casos se pueden llegar a apreciar desviaciones próximas al 10% respecto al total.
- XVII. En lo que se refiere a la relación del censado con la actividad las diferencias entre centralidades son algo más pronunciadas si bien en muy pocas ocasiones se produce una desviación mayor del 15% respecto al conjunto de éstas. A continuación se destacan los casos en los que las diferencias son más acentuadas.
- XVIII. Las personas que laboran en Chapinero y Usaquén perciben un ingreso sensiblemente por encima de la media mientras que en el caso de Eventos y Restrepo éste está significativamente por debajo de ésta.

- XIX. Mientras en Centro, Chapinero y Usaquén dos tercios de los censados afirman que el 100% de los ingresos del hogar proceden del propio censado, en el caso de Eventos es de la mitad y en el de Restrepo del 75%.
- XX. Si bien la mayor parte de los censados declara tener algún tipo de servicio de salud (80%), esta cifra oscila desde el 72% de Centro al 88% de Usaquén.
- XXI. En la mayor parte de centralidades las personas censadas trabajan de forma independiente siendo menos de un 5% las que están vinculadas a una empresa. En el caso de Restrepo, sin embargo, la situación es radicalmente distinta pues aquellos que están vinculados a una empresa suponen el 33% de los censados en esta centralidad.
- XXII. Lo mismo ocurre en el caso de la vinculación a una organización, gremio o cooperativa. Mientras en la mayor parte de centralidades esta vinculación no supera el 10%, en el caso de Restrepo es del 61%.
- XXIII. Según los registros censales recolectados, esta economía informal produce al mes \$511.875.000 pesos aproximadamente.

VII. CONCLUSIONES

El *Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad* ha permitido hacer una radiografía de las personas que se dedican a dicha actividad en las centralidades analizadas en Bogotá. Dichas centralidades son las siguientes: Centro, Chapinero, Eventos, Restrepo y Usaquén. En conjunto se ha censado a casi un millar de personas, la mayoría hombres de entre 18 y 69 años.

En su mayor parte se trata de personas que se encuentran fundamentalmente en situación de pobreza o muy cerca de ella. La casi totalidad de sus integrantes reside en una vivienda en arriendo o subarriendo de estrato 1 y 2, que se caracterizan por un menor acceso de bienes públicos y sobre todo por ser una población mayoritariamente con bajos ingresos. De hecho, esta población suele tener problemas de acceso a mercados laborales más formales.

De hecho, según los resultados obtenidos en el presente Censo, su actividad como cuidadores de carros les permite obtener unos ingresos equivalentes aproximadamente a un salario mínimo legal vigente, si bien dichos ingresos no son regulares estando sujetos a múltiples factores que escapan a su control. Dicho salario se percibe lejano a lo que algunos autores definen como salario digno, esto es, aquél que permite mantener al empleado y a su familia fuera de la pobreza. En este sentido, y para el caso que nos ocupa, solamente en algo más de la mitad de las ocasiones dicha percepción económica permite a las personas censadas cubrir sus necesidades básicas.

Este hecho toma más relevancia si cabe en tanto que en la mayor parte de los casos las personas que se dedican a esta actividad son la base del sustento económico de la familia, actuando éstos como cabeza de familia o aportando el 100% de los ingresos del hogar. Dicha situación es aún más remarcable si se quiere en tanto que en general se trata de hogares pluri personales la mayor parte de los cuales están constituidos por 4 o más miembros que dependen únicamente de los ingresos del censado.

Cabe señalar, sin embargo, que a diferencia de la mayor parte de los empleos regulares y estables, en este caso no se produce una brecha de género digna de señalar. Si bien es verdad que en conjunto las mujeres que se dedican a esta actividad perciben un ingreso algo inferior al de los hombres esta diferencia es poco significativa. En este sentido el de cuidar carros puede considerarse un empleo que avanza hacia la igualdad de género, algo nada despreciable en la situación de desigualdad actual.

En la mayor parte de los casos analizados quienes se dedican a la actividad de cuidar carros en las vías de Bogotá son personas desocupadas o semidesocupadas crónicas que carecen de un trabajo regular permanente o que están sometidas al subempleo en

trabajos de carácter informal. Para algunos investigadores el cuidado de carros, junto a otras actividades de carácter informal como el comercio ambulatorio, es una de las expresiones más características de la marginalidad y la exclusión social, entendidas no solo como una manifestación de la pobreza o precariedad de sus ingresos sino también como carencia de medios y oportunidades para participar de los beneficios del progreso y del bienestar social.

En este sentido, las personas censadas manifiestan que las principales razones que les han impedido conseguir un empleo estable son la falta de oportunidades y la falta de una capacitación adecuada. Ello, sin duda, debe sus razones en buena parte a su nivel de estudios que en pocas ocasiones supera la secundaria incompleta. Se establece así una suerte de círculo vicioso en el que la falta de oportunidades laborales y de trabajo estable dignamente remunerado de los progenitores impide un mayor nivel de formación de los hijos que a su vez carecerán de las oportunidades necesarias para salir de la situación de pobreza en la que se encuentran. En este sentido, a su vez, el trabajo informal de cuidado de carros devendrá para estas familias la única oportunidad para cubrir ni que sea a duras penas sus necesidades básicas.

De acuerdo con su condición de trabajadores informales, la mayor parte de los censados trabaja de forma independiente, sin ninguna vinculación con ninguna empresa, ni hace parte de ninguna organización, gremio o cooperativa. Ello, junto con sus escasos ingresos, significa que en la mayor parte de los casos los cuidadores de carros no pueden disfrutar de un servicio de salud con unas mínimas garantías de atención médica. En este sentido, si bien el objetivo de la mayor parte de estas personas sería tener un empleo estable con prestaciones sociales, la mayor parte de ellas o bien no tiene ningún servicio de salud o bien solo alcanza a inscribirse al SISBEN y tener acceso del régimen de Seguridad Social subsidiado. Solo en algunos casos las condiciones del empleo les alcanzan para tener alguna afiliación en el régimen contributivo mediante una EPS.

En cuanto al accionar en las labores propias de la actividad y a pesar del alto grado de informalidad, se puede observar que en general se trata de personas altamente responsables con su labor de cuidar carros. En este sentido es de señalar que ante eventualidades como infracciones de los conductores, daños producidos en los vehículos, robos o retiro del vehículo por parte de las autoridades, en la mayor parte de los casos actúan con responsabilidad llamando al propietario del vehículo o a la policía siendo muy pocas las ocasiones en las que desatienden el servicio. En este sentido, se puede afirmar que la labor que desempeñan estas personas es altamente positiva y se realiza mediante unos parámetros de gestión apropiados, aún cuando estén completamente desregulados.

Como se ha señalado, el censo de cuidadores de carros se ha realizado en distintas centralidades urbanas. Todas ellas tienen en común su capacidad de atracción debido a la oferta de servicios, equipamientos y comercio que contienen combinado en todos los casos con cierta actividad residencial. Sin embargo, pueden establecerse ciertas

diferencias en cuanto al tamaño y al estrato predominante de las personas que acuden a ellas como usuarios del estacionamiento en vía. Así, mientras que en Usaqué y en Eventos se caracterizan principalmente por ciudadanos de estratos 5 y 6, Centro y Chapinero atraen sobre todo a personas de estratos 3, 4 o 5, y Restrepo a personas pertenecientes a los estratos 2 y 3.

A su vez, existe una diferencia de tamaño de cada una de las centralidades lo que, por lo menos a priori, debería guardar una relación con la “oferta” de “puestos de trabajo” de cada uno de ellos. Así, podemos distinguir en primer lugar la centralidad denominada Centro que supone aproximadamente dos tercios de la superficie del conjunto de centralidades con una oferta de cupos que supera las dos mil unidades. A continuación encontraríamos a Eventos con una superficie equivalente a una quinta parte del total y con cerca de quinientos cupos. Restrepo y Usaqué tendrían cada una el equivalente al cinco por ciento del total con un volumen de cupos cercano a los trescientos. Finalmente encontraríamos a Chapinero con un tamaño similar al de las anteriores pero con una oferta de poco más de un centenar de cupos aproximadamente.

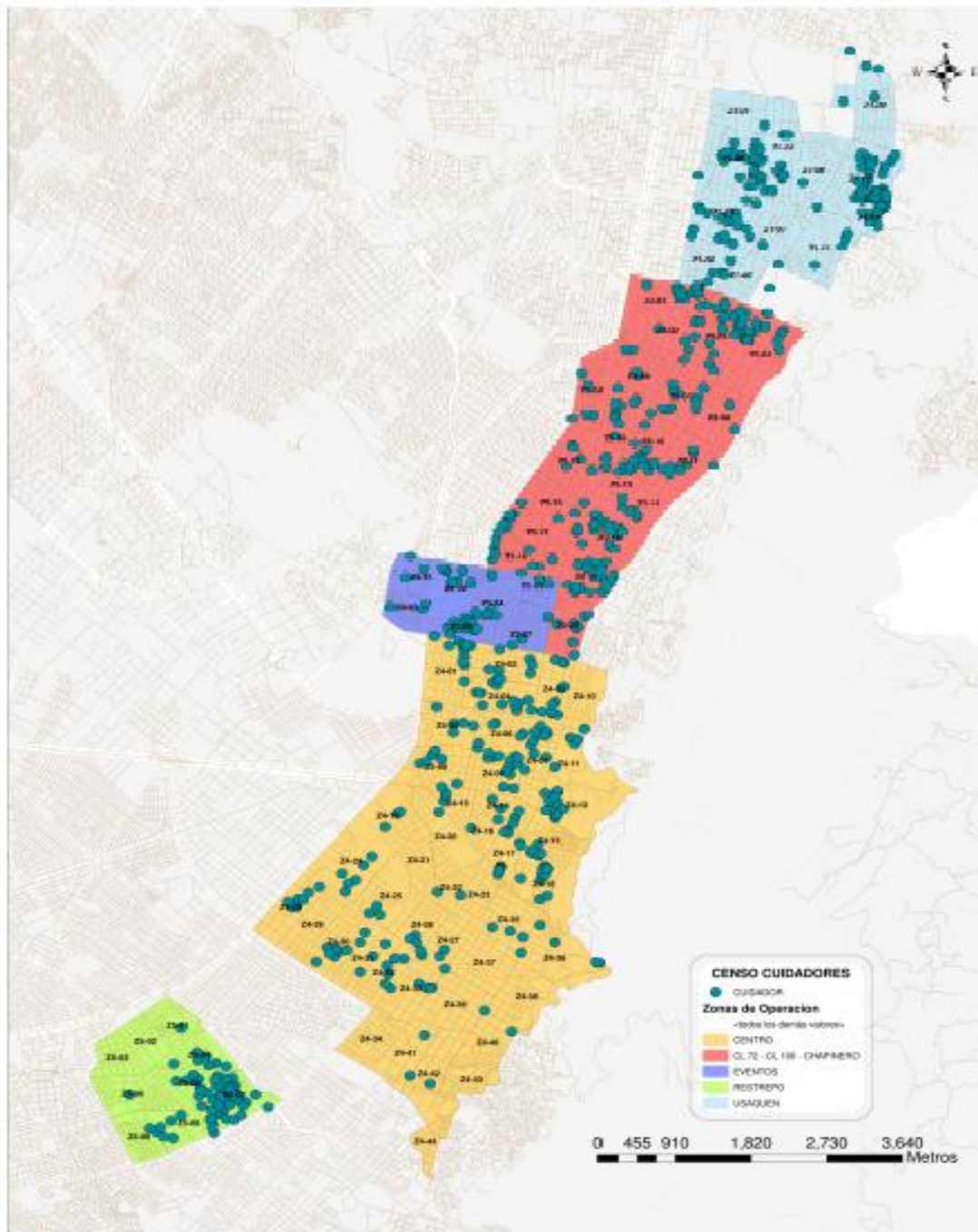
Estas diferencias, sin embargo, en general no tienen un reflejo directo y claro en cuanto a las características de las personas censadas que trabajan en cada una de las centralidades. Tanto en lo que se refiere a sus características socio económicas como en lo referente al desempeño o al fruto recogido de la actividad, las diferencias entre unas centralidades y otras son lo bastante sutiles como para no considerarlas significativas. Bien es cierto, por ejemplo, que los ingresos medios obtenidos en Chapinero y Usaqué están por encima de la media y que los obtenidos en Restrepo están por debajo de ésta, pero también es cierto que los ingresos obtenidos en Eventos, una centralidad que atrae a personas de estratos 5 y 6, también están significativamente por debajo de la media.

También se pueden apreciar ciertas diferencias en cuanto a la proporción de censados que aportan el 100% de los ingresos del hogar, donde Restrepo destaca por encima de las demás, o respecto a la vinculación a empresas, organizaciones, gremios o cooperativas donde también destaca Restrepo con el mayor número de personas vinculadas a alguna de estas instituciones. Sin embargo, como se ha señalado, en general no se aprecian diferencias significativas de unas centralidades a otras a no ser el volumen de personas que laboran en cada una de ellas.

En definitiva, entonces, se puede señalar que los cuidadores de carros realizan una labor de gestión del estacionamiento y por ende del espacio público necesaria, que la realizan en términos generales de forma adecuada y responsable teniendo en cuenta la alta informalidad de su labor, y en tal sentido, se puede afirmar que la desarrollan con la misma eficacia en todas las centralidades analizadas. A su vez, se puede constatar que esta actividad es de vital importancia para su supervivencia, permitiéndoles cubrir en algunos casos cubrir sus necesidades básicas evitando que se ahonden más en la situación de pobreza en la que se encuentran y, en una parte

importante de los casos, siquiera tener un servicio de salud que les permita una atención médica básica. En este sentido, la pérdida de este empleo supondría para muchos de ellos perder su única fuente de ingresos con las consiguientes consecuencias que ello supondría.

Mapa 3. Distribución geográfica de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros: identificadas en el Operativo Censal (5 Centralidades)



Fuente: Elaboración Propia

VIII. BIBLIOGRAFÍA

- Camacho Claudia Ximena (2012). Informalidad Laboral en Bogotá: Características y Respuestas de Política. Trabajo de Grado para optar por el Título de Maestría en Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Colombia.
- Maloney, William (1998). The Structure of Labor Markets in Developing Countries, The World Bank Latin America and the Caribbean Region, Poverty Reduction and Economic Management Unit.
- Mauri, Enrique (2001). Marginality and the Informal Sector: The Bogotá's Case, University College London, Final Dissertation MSc Urban Development Planning.
- Metodología General Censo 2005. Colección documentos DANE - actualización 2009, núm. 86.
- Mondragón-Vélez Camilo, Peña Ximena y Wills Daniel (2009). Labor Market Rigidities and Informality in Colombia, Universidad de los Andes.
- Proyecto de los Censos Demográficos 2011. INE Subdirección General de Estadísticas de la Población. Febrero 2011
- Sánchez Fabio, Duque Valentina y Ruiz Mauricio (2009). Costos Laborales y no Laborales y su Impacto sobre el Desempleo: La Duración del Desempleo y la Informalidad en Colombia, 1980-2007. Documento CEDE.
- Santa María Mauricio, García Fabián y Mujica Ana Virginia (2009). Los Costos no Salariales y el Mercado Laboral: Impacto de la Reforma a la Salud en Colombia, Fedesarrollo, Working paper No. 43.
- Technical Documentation: 2010 Census Demographic Profile Summary File - Technical Documentation/prepared by the U.S. Census Bureau, Issued April 2011.
- Uribe José Ignacio, Castro Javier Andrés y Ortiz Carlos Humberto (2004). "¿Que Tan Segmentado Era El Mercado Laboral Colombiano En La Década De Los Noventa?", DOCUMENTOS DE TRABAJO-CIDSE 003829, UNIVERSIDAD DEL VALLE - CIDSE.

Developing Countries, The World Bank Latin America and the Caribbean Region, Poverty Reduction and Economic Management Unit.

- Uribe José Ignacio, Ortiz Carlos Humberto y García Gustavo Adolfo (2006). "La Segmentación en el mercado laboral Colombiano en la década de los noventa", Archivos de Economía #301, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá.

IX. ANEXOS

A continuación se lista el resto de productos del Informe Final, que se entregan como el Último Producto del “*Censo de las personas que trabajan de manera informal como cuidadores de carros y obtienen retribución económica por esta actividad*”.

- Manual de crítica, imputación y validación (En físico, adjunto a este informe)
- Mapas de cuidadores con los puntos geo-refenciados (1. General – 2. Bahías, Señales SR-28 y SR-28A) a nivel de CIV. (Se entregan ambos mapas en físico y CD, adjuntos a este informe)
- Bases Censales definitivas en Excel y SPSS. (Se entregan en CD, adjuntas a este informe)
- Bases Censales para Cartografía definitivas en ArcGis y Excel. (Se entregan en DVD, adjuntas a este informe)
- Cartografía utilizada durante todo el operativo censal. (Se entrega en CD, adjunta a este informe)
- Informe Final en Digital (Se entrega en CD, adjunto a este informe)
- Diccionario - Base Censal (En físico, adjunto a este informe & como archivo en el CD)

ANEXOS EN FÍSICO

A. DICCIONARIO BASE CENSAL

Información sobre las variables				
Variable	Ubicación	Etiqueta	Nivel de	Tipo de Valor
ID	1	IDENTIFICADOR	Escala	Numérico
X	2	COORDENADA X	Escala	Numérico
Y	3	COORDENADA Y	Escala	Numérico
CIV	4	CIV	Escala	Numérico
tipo	5	TIPO	Nominal	Texto
CERTIFICADO	6	CERTIFICADO	Nominal	Numérico
NOMBRE_RECOLECTOR	7	Nombre Recolector	Nominal	Texto
GRUPO	8	Grupo	Nominal	Texto
CENTRALIDAD	9	Centralidad	Nominal	Texto
DIRECCION_CENSO	10	Dirección Censo	Nominal	Texto
ZONA_VERDE	11	Zona Verde	Nominal	Numérico
VOLTEADERO	12	Volteadero	Nominal	Numérico
ANTEJARDIN	13	Antejardín	Nominal	Numérico
SEPARADOR	14	Separador	Nominal	Numérico
BAHIA	15	Bahía	Nominal	Numérico
TVIAL	16	Tramo Vial	Nominal	Numérico
TIPOSENAL	17	Tipo de señal	Nominal	Numérico
NOMBRE_Y_APELLIDO	18	Nombre y apellido	Nominal	Texto
SEXO	19	Sexo	Nominal	Numérico
TIPO_DOCUMENTO	20	Tipo documento	Nominal	Numérico
NUM_DOC	21	Número de documento	Nominal	Numérico
P2	22	Municipio de nacimiento	Nominal	Texto
P2B	23	Si no es Bogotá, hace cuanto tiempo vive aquí	Nominal	Numérico
P3	24	Municipio de residencia	Nominal	Texto
P4	25	Barrio de residencia	Nominal	Texto
P5	26	Dirección de la residencia	Nominal	Texto
P8	27	Estrato de la vivienda	Nominal	Numérico
P7	28	Teléfono o celular	Nominal	Numérico
P8	29	email	Nominal	Texto
P9	30	De que tipo es su vivienda	Nominal	Numérico
P9CUAL	31	Otro Cúal?	Nominal	Texto
P10	32	La vivienda es:	Nominal	Numérico
P11	33	Edad	Escala	Numérico
P12	34	Estado civil	Nominal	Numérico
P13	35	¿Cuál es el máximo nivel de estudios que aprobó?	Nominal	Numérico
P14	36	¿Cuántas personas conforman su hogar?	Nominal	Numérico
P15	37	¿tiene hijos?	Nominal	Numérico
P15CUANTOS	38	¿Cuántos?	Nominal	Numérico
P16	39	¿Cuántas personas dependen económicamente de	Nominal	Numérico
P17	40	¿De quién o quienes proviene el ingreso de su	Nominal	Numérico
P18	41	De acuerdo con su cultura, pueblo o rasgos físicos	Nominal	Numérico
P19	42	Usted es	Nominal	Numérico
P20	43	¿Tiene alguna limitación que afecte su desempeño	Nominal	Numérico
P20CUAL	44	¿Cuál?	Nominal	Texto
P21	45	¿Hace cuánto cuida vehículos?	Nominal	Numérico
P22LUNES	46	Lunes	Nominal	Numérico
P22MARTES	47	Martes	Nominal	Numérico
P22MIERCOLES	48	Miércoles	Nominal	Numérico
P22JUEVES	49	Jueves	Nominal	Numérico
P22VIERNES	50	Viernes	Nominal	Numérico
P22SABADO	51	Sábado	Nominal	Numérico
P22DOMINGO	52	Domingo	Nominal	Numérico
P22FESTIVOS	53	Festivo	Nominal	Numérico
P23A	54	A qué hora comienza su trabajo	Nominal	Numérico
P23B	55	A qué hora lo finaliza	Nominal	Numérico
P24	56	¿Cuál es si ingreso promedio diario por realizar	Escala	Numérico
P25	57	¿Cuánto dura normalmente un vehículo parqueado	Nominal	Numérico
P26	58	¿Solo trabaja en este sector?	Nominal	Numérico
P26OTRO	59	¿En que otro lugar?	Nominal	Texto
P27	60	¿Los ingresos generados por esta actividad cubren	Nominal	Numérico
P28	61	¿Realiza otra actividad laboral?	Nominal	Numérico
P28CUAL	62	¿Cuál(es)?	Nominal	Texto
P29	63	¿Otras personas de su hogar se dedican a cuidar	Nominal	Numérico
P29CUANTAS	64	¿Cuántas?	Nominal	Numérico
P29DONDE	65	¿Donde?	Nominal	Texto
P30	66	¿Qué ha impedido que consiga un empleo estable?	Nominal	Numérico
P30OTRA	67	OTRA	Nominal	Texto
P31	68	¿Tiene servicio de salud?	Nominal	Numérico
P31CUAL	69	¿Cuál?	Nominal	Numérico
P32	70	¿Aceptaría un empleo con prestaciones sociales?	Nominal	Numérico
P33	71	¿Es usted madre o padre cabeza de familia?	Nominal	Numérico
P34	72	¿Hace parte de alguna organización, gremio o	Nominal	Numérico
P34CUAL	73	¿Cuál?	Nominal	Texto
P35_1	74	¿Cuáles son las principales riesgos a los que se	Nominal	Numérico
P35_2	75	Opción2	Nominal	Numérico
P35_3	76	Opción3	Nominal	Numérico
P36_1	77	¿Cómo reacciona frente a una infracción de un	Nominal	Numérico
P36_2	78	Opción2	Nominal	Numérico
P36_3	79	Opción3	Nominal	Numérico
P37_1	80	¿Cuál ha sido su reacción frente al daño de un	Nominal	Numérico
P37_2	81	Opción2	Nominal	Numérico
P37_3	82	Opción3	Nominal	Numérico
P38_1	83	¿Cuál ha sido su reacción frente al robo de un	Nominal	Numérico
P38_2	84	Opción2	Nominal	Numérico
P38_3	85	Opción3	Nominal	Numérico
P39_1	86	¿Cuál ha sido su reacción frente al retiro de un	Nominal	Numérico
P39_2	87	Opción2	Nominal	Numérico
P39_3	88	Opción3	Nominal	Numérico
P40	89	Tipo de cuidador	Nominal	Numérico
P40CUAL	90	¿Cuál?	Nominal	Texto
obser	91	Observaciones	Nominal	Texto
edad_rango	92	Rango de edad	Nominal	Numérico
rango_ingreso	93	Rango ingreso promedio	Nominal	Numérico
duracion_rango	94	Cuánto dura normalmente un vehículo parqueado	Ordinal	Numérico
cabezafami_nueva	95	Cabeza de familia	Nominal	Numérico
numero_dias_trab	96	Número de días que trabaja	Escala	Numérico
prom_dinero_mes	97	Ingreso mensual	Escala	Numérico
rango_ingreso_mes	98	Ingreso mensual	Escala	Numérico

Información sobre Los dominios de las variables			
VARIABLE	ETIQUETA	CAMPOS	DEFINICIÓN
ZONA_VERDE	ZONA VERDE	1	Si
		2	No
VOLTEADERO	VOLTEADERO	1	Si
		2	No
ANTEJARDIN	ANTEJARDIN	1	Si
		2	No
SEPARADOR	SEPARADOR	1	Si
		2	No
BAHIA	BAHIA	1	Si
		2	No
TVIAL	TRAMO VIAL	1	Si
		2	No
TIPOSENAL	TIPO SEÑAL	1	SR-28A
		2	SR-28
		3	Ambas
		4	Ninguna
SEXO	SEXO	1	Hombre
		2	Mujer
TIPO_DOCUMENTO	TIPO DE DOCUMENTO	1	Cédula
		2	NUIP
		3	TI
		4	Pasaporte
		5	Cédula de extranjería
P6	PREGUNTA 6	0	Estrato 0
		1	Estrato 1
		2	Estrato 2
		3	Estrato 3
		4	Estrato 4
		5	Estrato 5
P9	PREGUNTA 9	6	Estrato 6
		1	Casa
		2	Apartamento
		3	Cuarto(s) en otro tipo de estructura
		4	Cuarto(s) en Inquilinato
		5	Vivienda Indígena
		6	Carpa, tienda, puente, etc
		7	Hotel - Residencia
		8	Otro, Cual?
9	No Informa		
P10	PREGUNTA 10	1	Propia, totalmente pagada
		2	Propia, la están pagando
		3	En arriendo o subarriendo
		4	En usufructo
		5	Ocupante de hecho
		6	Familiar
P12	PREGUNTA 12	7	Ns/Nr
		1	Soltero (a)
		2	Casado (a)
		3	Unión libre
		4	Separado (a)
P13	PREGUNTA 13	5	Viudo (a)
		9	No Informa
		1	Primaria Incompleta
		2	Primaria completa
		3	Secundaria Incompleta
		4	Secundaria completa
		5	Técnico
		6	Universitaria Incompleta
		7	Universitaria completa
8	Postgrado		
P14	PREGUNTA 14	9	Ninguna
		1	Solo usted
		2	2 personas
		3	3 personas
		4	4 personas
		5	5 personas
		6	6 personas
P15	PREGUNTA 15	7	Más de 6 personas
		9	No Informa
		1	Si
		2	No
		9	No Informa

P16	PREGUNTA 16	1	Solo usted
		2	2 personas
		3	3 personas
		4	4 personas
		5	5 personas
		6	Más de 6 personas
P17	PREGUNTA 17	9	No informa
		1	Ingreso 100% suyo
		2	Ingreso conseguido con su pareja
		3	Ingreso en conjunto con sus hijos
		4	Ingreso conseguido con padres o hermanos
P18	PREGUNTA 18	9	NS/NR
		1	Indígena
		2	Negro, Mulato(a), Afrocolombiano
		3	Raizal de la Isla de San Andrés
		4	Rom / Gitano
		5	Palenquero
P19	PREGUNTA 19	6	Ninguno de los anteriores
		1	Desplazado
		2	Reinsertado
		3	Habitante de la calle
4	4	4	Ninguna de las anteriores
		1	Si
		2	No
		9	No informa
P21	PREGUNTA 21	1	0 a 12 meses
		2	De más de 12 meses a 2 años
		3	De más de 2 años a 5 años
		4	De más de 5 años a 10 años
		5	De más de 10 años
		6	NS/NR
P22LUNES	PREGUNTA 22 LUNES	0	No
P22MARTES	PREGUNTA 22 MARTES	1	Si
		0	No
P22MIERCOLES	PREGUNTA 22 MIERCOLES	1	Si
		0	No
P22JUEVES	PREGUNTA 22 JUEVES	1	Si
		0	No
P22VIERNES	PREGUNTA 22 VIERNES	1	Si
		0	No
P22SABADO	PREGUNTA 22 SABADO	1	Si
		0	No
P22DOMINGO	PREGUNTA 22 DOMINGO	1	Si
		0	No
P22FESTIVOS	PREGUNTA 22 FESTIVOS	1	Si
		0	No
P23A	PREGUNTA 23 A	1	4:00 am
		2	5:00 am
		3	6:00 am
		4	7:00 am
		5	8:00 am
		6	9:00 am
		7	10:00 am
		8	11:00 am
		9	12:00 pm
		10	1:00 pm
		11	2:00 pm
		12	3:00 pm
		13	4:00 pm
		14	5:00 pm
		15	6:00 pm
		16	7:00 pm
		17	8:00 pm
		18	9:00 pm
		19	10:00 pm
		20	11:00 pm
		21	12:00 am
		22	1:00 am
		23	2:00 am
		24	3:00 am

P23B	PREGUNTA 23 B	1	4:00 am
		2	5:00 am
		3	6:00 am
		4	7:00 am
		5	8:00 am
		6	9:00 am
		7	10:00 am
		8	11:00 am
		9	12:00 pm
		10	1:00 pm
		11	2:00 pm
		12	3:00 pm
		13	4:00 pm
		14	5:00 pm
		15	6:00 pm
		16	7:00 pm
		17	8:00 pm
		18	9:00 pm
		19	10:00 pm
		20	11:00 pm
		21	12:00 am
		22	1:00 am
		23	2:00 am
		24	3:00 am
P26	PREGUNTA 26	1	Si
		2	No
		9	No informa
P27	PREGUNTA 27	1	Si
		2	No
		9	No informa
P28	PREGUNTA 28	1	Si
		2	No
		9	No informa
P29	PREGUNTA 29	1	Si
		2	No
		9	No informa
P30	PREGUNTA30	1	Capacitación
		2	Documentos
		3	Antecedentes
		4	Falta de oportunidades
		5	Discapacidad/Limitaciones
		6	Otro, ¿Cual?
P31	PREGUNTA 31	1	Si
		2	No
		9	No informa
P31CUAL	PREGUNTA 31 CUAL	1	EPS
		2	SISBEN
		3	NS/NR
P32	PREGUNTA 32	1	Si
		2	No
		9	No informa
P33	PREGUNTA 33	1	Si
		2	No
		9	No informa
P34	PREGUNTA 34	1	Si
		2	No
		9	No informa
P35_1	PREGUNTA 35_1	1	Enfermedades por Intemperie
		2	Atraco o robo
		3	Ser Incomodado por la Policía
		4	Falta de seguridad social
		5	Responsabilidad ante daño o robo
		6	Ningún Riesgo
P35_2	PREGUNTA 35_2	1	Enfermedades por Intemperie
		2	Atraco o robo
		3	Ser Incomodado por la Policía
		4	Falta de seguridad social
		5	Responsabilidad ante daño o robo
		6	Ningún Riesgo
P35_3	PREGUNTA 35_3	1	Enfermedades por Intemperie
		2	Atraco o robo
		3	Ser Incomodado por la Policía
		4	Falta de seguridad social
		5	Responsabilidad ante daño o robo
		6	Ningún Riesgo
9	NS/NR		

P36_1	PREGUNTA 36_1	1	Llamar al dueño
		2	Hablar con la grúa / Policía
		3	No ha reaccionado
		4	Hacer oposición
		5	No ha pasado
		6	Averiguar
P36_2	PREGUNTA 36_2	9	NS/NR
		1	Llamar al dueño
		2	Hablar con la grúa / Policía
		3	No ha reaccionado
		4	Hacer oposición
		5	No ha pasado
P36_3	PREGUNTA 36_3	6	Averiguar
		9	NS/NR
		1	Llamar al dueño
		2	Hablar con la grúa / Policía
		3	No ha reaccionado
		4	Hacer oposición
P37_1	PREGUNTA 37_1	5	No ha pasado
		6	Averiguar
		9	NS/NR
		1	Llamar dueño
		2	No ha reaccionado
		3	Llamar a la policía
P37_2	PREGUNTA 37_2	4	Conciliar
		5	Hacer oposición
		6	No ha pasado
		7	Pagar
		8	Gritar
		9	NS/NR
P37_3	PREGUNTA 37_3	1	Llamar dueño
		2	No ha reaccionado
		3	Llamar a la policía
		4	Conciliar
		5	Hacer oposición
		6	No ha pasado
P38_1	PREGUNTA 38_1	7	Pagar
		8	Gritar
		9	NS/NR
		1	Llamar a la Policía
		2	Intentar Recuperario
		3	Llamar al Dueño
P38_2	PREGUNTA 38_2	4	Hacer Ruido
		5	Enfrentar al Ladrón
		6	No ha pasado
		7	Pagar
		9	NS/NR
		P38_3	PREGUNTA 38_3
2	Intentar Recuperario		
3	Llamar al Dueño		
4	Hacer Ruido		
5	Enfrentar al Ladrón		
6	No ha pasado		
P39_1	PREGUNTA 39_1	7	Pagar
		9	NS/NR
		1	Llamar al dueño
		2	Hablar con la grúa/Policia
		3	No ha reaccionado
		4	Hacer oposición
5	No ha pasado		
6	Averiguar		
9	NS/NR		

P39_2	PREGUNTA 39_2	1	Llamar al dueño
		2	Hablar con la grúa/Policia
		3	No ha reaccionado
		4	Hacer oposición
		5	No ha pasado
		6	Averiguar
P39_3	PREGUNTA 39_3	9	NS/NR
		1	Llamar al dueño
		2	Hablar con la grúa/Policia
		3	No ha reaccionado
		4	Hacer oposición
		5	No ha pasado
P40	PREGUNTA 40	6	Averiguar
		9	NS/NR
		1	Independiente
		2	Empresa
		3	No informa
		edad_rango	RANGO DE EDAD
2	18-24 años		
3	25-29 años		
4	30-34 años		
5	35-39 años		
6	40-44 años		
7	45-49 años		
8	50-54 años		
9	55-59 años		
10	60-69 años		
11	70-79 años		
12	80-89 años		
rango_ingreso	RANGO DE INGRESO	1	MENOS DE 5000
		2	5000 A 10000
		3	10000 A 20000
		4	20000 A 30000
		5	30000 A 40000
		6	40000 A 50000
		7	50000 A 60000
		8	60000 A 70000
		9	70000 A 80000
duracion_rango	duracion_rango	1	Menos de 30 min
		2	30 y 60 min
		3	1 y 1.5 horas
		4	1.5 y 2 horas
		5	2 y 3 horas
		6	3 y 4 horas
		7	4 y 5 horas
		8	5 y 6 horas
		9	6 y 7 horas
		10	7 y 8 horas
		11	mas de 8 horas
cabezafam1_nueva	NUEVA CABEZA DE FAMILIA	0	No cabeza de familia
rango_ingreso_mes	RANGO DE INGRESOS EN EL MES	1	Cabeza de Familia
		1	20000 a 100000
		2	100001 a 250000
		3	250001 a 500000
		4	500001 a 750000
		5	750001 a 1000000
		6	1000001 a 1250000
		7	1250001 a 1500000
		8	1500001 a 1750000
9	1750001 a 2000000		

B. MANUAL DE CRÍTICA, IMPUTACIÓN Y VALIDACIÓN