

DIAGNÓSTICO **BOGOTÁ** PRODUCTIVA

**24
HORAS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

Diagnóstico

Bogotá Productiva 24 Horas

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE DESARROLLO ECONÓMICO
SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

Noviembre 2019

Alcaldía Mayor de Bogotá

Secretaría de Desarrollo Económico

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor de Bogotá

JOSE ANDRÉS DUARTE

Secretario de Desarrollo Económico

MAURICIO OSPINA

Director de Estudios de Desarrollo Económico

ARGELIO GÓMEZ

Subdirector de Estudios Estratégicos

EQUIPO INVESTIGADOR

DIRECCIÓN

Ignacio Gallo P.

PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD

Humberto Molina

Alex Araque

Margarita Sánchez

COMPONENTES SECTORIALES

Jorge Alexander Ruiz Jovel

Luis Carlos Barrera

PROCESAMIENTO GEOGRÁFICO

Charles Alfonso López

Diego Rodríguez

AGRADECIMIENTO ESPECIAL A CIVICO

Juan Felipe Castaño

Tabla de Contenido

Contenido

Tabla de Contenido	3
Lista de Tablas	5
Lista de Gráficas.....	6
Lista de Ilustraciones	8
Lista de Mapas	8
1. Presentación.....	11
2. Objetivos y Alcance del Estudio	13
3. La Noche en Bogotá.....	14
3.1. Las estrategias para la noche en algunas ciudades	14
3.2. Evolución de la Noche Bogotana	21
4. La Noche Bogotana: dinámica y cambiante	25
4.1. Metodología para la Caracterización de La Noche	25
4.2. Caracterización de la Noche	30
4.2.1. Noche como Complemento del día. Franja de 18:00 pm a 21:00 pm.....	33
4.2.2. Noche Especializada: De 21:00 pm a 24:00 pm.	35
4.2.3. Noche Profunda: Franja de las 12:00 am a las 3:00 am.	36
4.2.4. Noche como Preparación del Día: De las 3:00 am a las 6:00 am.	38
4.2.5. Franja de la Noche Continua: 18:00 pm a 6:00 am	39
4.2.6. Conclusiones.....	41
5. Localización de la actividad nocturna en Bogotá	44
5.1. Variables determinantes de la localización	44
5.2. Patrones de localización por localidades	45
5.3. Actividades más frecuentes en las piezas económicas	55
6. Productividad, empleo y valor agregado de la noche.....	57
6.1. Productividad Urbana y Tamaño Optimo	58
6.2. Productividad urbana, congestión y pérdidas de los beneficios de la aglomeración.....	64
6.3. Productividad, tipología empresarial y localización espacial.....	67
6.4. Los encadenamientos productivos, base para cálculo del PIB Nocturno	73
6.5. Empleo y Generación de valor Agregado de la Noche	83

7.	Requerimientos en materia de externalidades urbanas	87
7.1.	El transporte en la noche	88
7.1.1.	La operación del transporte	89
7.1.2.	Uso del Sistema de Transporte.....	93
7.1.3.	La integración regional, nacional e internacional	100
7.1.4.	Transporte y Actividad Económica Nocturna	105
7.2.	La seguridad en la noche Bogotana.....	107
7.2.1.	Delitos y noche.....	109
7.3.	Los soportes a la vida ciudadana.....	126
7.3.1	La salud en la noche	126
7.3.2	Iluminación y espacio público	129
7.3.3	Servicio público de aseo	131
7.3.4	Educación para la noche.....	133
7.3.5	Recreación y Deporte.	136
8.	Sectores Promisorios de la Economía Nocturna.....	138
8.1.	La vida cultural en la noche Bogotana	138
8.1.1	Importancia Económica de la cultura	141
8.1.2	Oferta cultural de la capital	144
8.2.	La logística y el abastecimiento	150
8.3.	La Rumba en Bogotá	158
8.4.	Turismo en la capital	162
9.	Gobernanza para la noche	166
9.1.	Gestión de la noche en las grandes ciudades.....	166
9.2.	Los actores para la Gestión de La Noche	168
9.3.	Caracterización	170
9.4.	Reglas de juego	176
10.	Una Estrategia para la Noche.....	180
10.1.	Las Áreas de Oportunidad para la Noche	180
10.2.	Líneas de Acción para una Estrategia Bogotá Productiva 24 Horas	203
11.	Indicadores	211
	Referencias.....	222

Lista de Tablas

Tabla 1 .- Fuentes Información.....	26
Tabla 2 .- Bogotá Establecimientos y empleos según Censos.....	27
Tabla 3 Matriz Origen Destino.....	30
Tabla 4 Grandes Divisiones Económicas y número de establecimientos del recuento 2017 por franjas horarias.....	31
Tabla 5 Economía de la vida Nocturna: Número Total y Clases de Establecimientos que operan en horas nocturnas.....	32
Tabla 6 Economía Naranja: Número Total y Clases de Establecimientos que operan en horas nocturnas.....	33
Tabla 7 .- Densidad Diurna de Empleo y Establecimientos.....	49
Tabla 8 .- Densidad Diurna de Empleo y Establecimientos.....	49
Tabla 9 .- Aglomeraciones Nocturnas por Localidades.....	51
Tabla 10 .- Localización Y Vocación De Las ADN.....	54
Tabla 11 .- Piezas Económicas, Actividades Nocturnas más Frecuentes.....	56
Tabla 12 Estimación del efecto congestión sobre la productividad urbana.....	66
Tabla 13 Tasa de crecimiento sectores de la Construcción y Transporte 2000-2016..	66
Tabla 14 .- Resultado Modelo.....	67
Tabla 15 Actividad Económica Distrital.....	68
Tabla 16 Pérdidas o ganancia de participación en el PIB total Departamental.....	69
Tabla 17 Problemática de las pequeñas empresas, por áreas.....	72
Tabla 18 Pasajeros y carga salidos y entrados por el AED.....	75
Tabla 19 Compras sectores asociados a sectores 24 horas.....	76
Tabla 20 Encadenamientos sectoriales.....	78
Tabla 21 Indicadores de Encadenamientos.....	82
Tabla 22 Bogotá: Empleo y valor agregado de actividades nocturnas según franjas horarias. 2017.....	84
Tabla 23 Bogotá: empleo y valor agregado de actividades nocturnas según horarios y grandes sectores y divisiones CIIU. 2017.....	86
Tabla 24 Comparativo ciclovia nocturna agosto 2017 y 2018.....	93
Tabla 25 Validaciones promedio troncal y zonal por tipo de día, componente y horario.....	95
Tabla 26.- Número estimado de pasajeros 'llegando' movilizados mensualmente (septiembre 2018) por zonas.....	102

Tabla 27.- Número estimado de pasajeros 'saliendo' movilizados mensualmente por zonas.	103
Tabla 28 .- Grandes Aglomeraciones: establecimientos y Empleos Diurnos y Nocturnos	106
. Tabla 29 Comparación delitos de alto impacto periodo 2016.....	109
Tabla 30 Número de atenciones pertenecientes a la Red Adscrita - Nuevo modelo de salud.	129
Tabla 31 Distritos creativos y sus categorías.	140
Tabla 32 Indicadores oferta cultural.	145
Tabla 33 Bares y discotecas por cada 100.000 habitantes y gasto per cápita en bebidas alcohólicas (US\$) – 2016.....	159
Tabla 34 Variables Giuliano y Small.....	183
Tabla 35 Código MZ y empleo.....	186
Tabla 36 Variables utilizadas en la construcción del Índice compuesto preliminar	188
Tabla 37 Criterios y categorización de las zonas de aglomeración económica	189
Tabla 38 Definición de las zonas caracterizadas por multicriterio.	190
Tabla 39 Zonas de la ciudad que presentan aglomeraciones económicas, clasificadas por nivel de jerarquía de la actividad desarrollada.	193
Tabla 40 Resultados de los Ktest para algunos sectores en Bogotá-Región.....	194
Tabla 41 Viajes Generados por Tunjuelito. Reparto de viajes por motivo y modo	197
Tabla 42 .- Resultados Prueba Significancia Estadística	198
Tabla 43 Matriz Origen Destino	201
Tabla 44 Batería de Indicadores Estrategia BP 24 Horas	211

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Maximización del empleo.....	63
Gráfica 2 Encadenamientos y Multiplicador de empleo.....	81
Gráfica 3 Principales motivos de viaje en la noche	89
Gráfica 4 Validaciones ruta C201 horario nocturno por cuarto de hora mes septiembre 2018.....	92
Gráfica 5 Validaciones rutas nocturnas por cuarto de hora mes septiembre 2018.	92
Gráfica 6 Comparativo ciclovía nocturna agosto 2018.....	93
Gráfica 7 Validaciones troncales 2017-2018.....	94
Gráfica 8 Validaciones zonales 2017-2018.	94
Gráfica 9 Validaciones troncales por cuarto de hora 2018.....	96

Gráfica 10 Validaciones zonales por cuarto de hora 2018.	96
Gráfica 11 Comportamiento de pasajeros ‘llegando’ movilizados mensualmente por zonas.	103
Gráfica 12 Comportamiento de pasajeros ‘llegando’ movilizados mensualmente por zonas.	104
Gráfica 13 Distribución de los delitos de alto impacto durante la noche para el año 2016.	110
Gráfica 14 Distribución de los delitos de alto impacto durante la noche para el año 2018.	110
Gráfica 15 Delitos de alto impacto por días de la semana de 2016 y 2018.	111
Gráfica 16 Delitos de alto impacto por franjas horarias de la noche en el año 2016.	112
Gráfica 17 Delitos de alto impacto por franjas horarias de la noche en el año 2018.	112
Gráfica 18 Homicidios por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	113
Gráfica 19 Hurtos a Comercio por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	115
Gráfica 20 Hurtos a Personas por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	117
Gráfica 21 Hurtos a Residencias por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	118
Gráfica 22 Hurtos a Automóviles por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	120
Gráfica 23 Hurtos a motocicletas por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	122
Gráfica 24 Lesiones personales por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.	124
Gráfica 25 Valor Agregado Sector Cultura.	143
Gráfica 26 Total de personas de 12 años y más, por regiones, según asistencia a espacios culturales.	149
Gráfica 27 Consumo Sector Cultura.	149
Gráfica 28 Volúmenes vehiculares por entradas y salidas de la ciudad en día hábil y día no hábil.	151
Gráfica 29 Comparación de Volúmenes vehiculares por entradas y salidas de la ciudad en día hábil y día no hábil, entre el 2010 y 2015.	152
Gráfica 30 Volúmenes vehiculares por corredor en puntos de entrada y salida a la ciudad en día hábil.	153
Gráfica 31 Principales impactos en movilidad con el Piloto.	156

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1 Metodología Caracterización Actividades Nocturnas	29
Ilustración 2 Momentos representativos de la noche	31
Ilustración 3 Proceso de identificación de áreas de oportunidad	44
Ilustración 4 Intensidad de los vínculos entre sectores – Matriz Leontief.....	80
Ilustración 5 Procedimientos para estimar contribución al PIB y al valor agregado	83
Ilustración 6 Esquema de horarios de transporte público en las 24 horas del día.	91
Ilustración 7 . Nuevo modelo de atención en salud para Bogotá	126
Ilustración 8 Ubicación de los CAPS en Bogotá.....	127
Ilustración 9 Frecuencias de recolección de residuos. Nuevo Esquema de aseo de Bogotá.	132
Ilustración 10 Actividades de la Economía naranja.....	139
Ilustración 11 Círculo virtuoso de la Ley de Espectáculo.	142
Ilustración 12 Toneladas de carga movilizadas y viajes por empresa en Bogotá al año. 2008-2015.....	152
Ilustración 13 Horario Nocturno Entidades Distritales	171
Ilustración 14 Tipos de funciones y/o Servicios.....	171
Ilustración 15 Total de Empleados en jornada nocturna	172
Ilustración 16 Actividades nocturnas. Lun-Jue	173
Ilustración 17 Actividades nocturnas. Vie-Dom	173
Ilustración 18 Disponibilidad a consumir bienes y servicios nocturnos	174
Ilustración 19 Preferencia de actividades nocturnas	175
Ilustración 20 Principales limitantes de la actividad nocturna.....	175

Lista de Mapas

Mapa 1 Viajes exportados e importados, franja horaria 18:00 a 21:00	34
Mapa 2 Viajes exportados e importados, franja horaria 21:00 a 00:00.	36
Mapa 3 Viajes exportados e importados, franja horaria 00:00 a 03:00	37
Mapa 4 Viajes exportados e importados, franja horaria 03:00 a 06:00.	39
Mapa 5. – Áreas Aglomeradas	47
Mapa 6 .- Áreas No Aglomeradas	47
Mapa 7 .- Concentración de Establecimientos	48
Mapa 8 .- Densidad de Establecimientos Nocturnos.....	52
Mapa 9.- Densidad Establecimientos 18:00 a 21:00	53

Mapa 10.- Densidad Establecimientos 21:00 a 24:00	53
Mapa 11 Sistema de Movilidad. Vías troncales y zonales; cable aéreo; red de ciclorutas; vías férreas; y futura línea del Metro elevado.....	90
Mapa 12. Zonas operacional SITP	91
Mapa 13 Mapa actividad Transmilenio 18:00-21:00.....	98
Mapa 14 Periodo de 21:00 a 00:00	98
Mapa 15 Periodo de 21:00 a 00:00 Mapa 16. Mapa actividad Transmilenio 03:00-06:00	100
Mapa 17 .- Funcionamiento Comercio y servicios por franja horaria	105
Mapa 18 Georreferenciación de Homicidios durante el día y la noche en el 2016	114
Mapa 19 Georreferenciación de Hurtos a Comercio durante el día y la noche en el 2016	116
Mapa 20 Georreferenciación de Hurtos a Personas durante el día y la noche en el 2016	117
Mapa 21 Georreferenciación de Hurtos a Residencias en el día y la noche del 2016.	119
Mapa 22 Georreferenciación de Hurtos a Automóviles en el día y la noche del 2016	121
Mapa 23 Georreferenciación de Hurtos a motocicletas en el día y la noche del 2016.	123
Mapa 24 Georreferenciación de lesiones personales en el día y la noche del 2016.	125
Mapa 25 Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud Públicas y Privadas de Bogotá	128
Mapa 26 Puntos Calientes a 2016 y Puntos críticos a 2016.	133
Mapa 27 Densidad de equipamientos educativos vs Hurto a Personas en la noche.	135
Mapa 28 Validaciones TM en horario 18:00 a 21:00 y 21:00 a 24:00	136
Mapa 29 Equipamientos Deportivos y Recreativos	137
Mapa 30 Distritos Creativos.....	141
Mapa 31 Mapa de calor de equipamientos de uso cultural en Bogotá y su distribución por función	148
Mapa 32 Mapa de orígenes de viajes de carga día.....	154
Mapa 33 Mapa de destinos de viajes de carga día	154
Mapa 34 Mapa de Calor de establecimientos de rumba actuales y emergentes - CCB	161
<i>Mapa 35 Mapa Turístico de Bogotá.....</i>	165
Mapa 36 Índice de Dotacionales	182
Mapa 37 Estratos 1 y 2.....	182
Mapa 38.- Polígonos clasificados por la definición de la Tabla 38	192

Mapa 39.- piezas urbanas clasificadas por la jerarquía de las actividades económicas que las componen	193
Mapa 40 Sectores de la Ciudad con probabilidad de desarrollar la estrategia	200
Mapa 41 Zonas de Análisis de Transporte	202
Mapa 42 Manzanas de Probabilidad 24 horas	202
Mapa 43 Zonas receptoras de viajes Mapa 46 Manzanas de Probabilidad 24 horas.	203

1. Presentación

La complejidad del proceso de urbanización a nivel global, los grandes cambios tecnológicos que tienen como epicentro a las ciudades, conducen en los inicios de siglo XXI a nuevas reflexiones orientadas a suplir las cada vez más exigentes demandas de los ciudadanos asociadas a la provisión de servicios básicos, generar arreglos institucionales que garanticen la gobernanza y la convivencia, o resolver desafíos en el manejo del espacio y el tiempo en el marco de los intensos flujos que se dan en las aglomeraciones. Uno de estos desafíos es la actividad nocturna.

La noche urbana, desde antes de la invención de la energía eléctrica y el alumbrado público, además de su función elemental para el sueño fue considerada un espacio rodeado de imaginarios negativos, la “no actividad”; con la modernización, la noche ha mantenido la connotación del espacio y el tiempo de las actividades oscuras e ilegales o aquellas de más impacto asociadas al licor, la prostitución o el delito. Derivado de esta condición, se han construido institucionalidades y reglas más enfocadas al control, la vigilancia y en últimas a la reducción de las actividades nocturnas. Sin embargo, ha sido igualmente un espacio y tiempo colonizado progresivamente por la cultura, las actividades para el encuentro, el ocio y para la misma economía.

En ese marco, la noche ha comenzado a ser objeto de políticas públicas que buscan un mejor aprovechamiento del espacio urbano y de las potencialidades para desarrollar actividades que contribuyan a incrementar la productividad y la competitividad, cambiar su percepción y a la vez para promover oportunidades para la expresión de la diversidad, la interacción, la convivencia y un mejor uso del tiempo libre.

El universo de lo que se ha denominado “economía 24 horas” comprende lo que algunas ciudades han denominado en sus políticas de desarrollo como economía nocturna. La noción de “economía nocturna” ha sido introducida en los estudios urbanísticos, económicos y sociales en ciudades como Nueva York, Sídney, París, Ámsterdam, entre muchas otras, para designar un conjunto de actividades relacionadas con la “vida nocturna” de las grandes ciudades del mundo global. Bajo este enfoque, la designación comprende fundamentalmente la prestación de servicios relacionados con actividades creativas, artísticas y de entretenimiento (incluidas artes plásticas y visuales, actividades teatrales, espectáculos musicales en vivo, exposiciones, etc.), el turismo y la valoración del patrimonio cultural. También incluye actividades recreativas y de esparcimiento (por ejemplo, actividades de clubes deportivos y gimnasios, visitas a parques temáticos y de atracciones) y otras actividades culturales como visitas a museos y sitios históricos.

Bogotá ha dado inicio a esta reflexión a través del Acuerdo 706 de 2018 expedido por el Concejo Distrital, el cual establece que “la Administración Distrital, basada en criterios de corresponsabilidad y progresividad, podrá diseñar e implementar la estrategia “Bogotá Productiva 24 Horas” para fomentar la actividad comercial, cultural, cívica y de prestación de servicios gubernamentales y sociales en jornada nocturna”.

Una política sobre la noche en Bogotá, para promover actividades 24 horas, buscando la expansión de la actividad económica y social puede tener grandes beneficios en términos del desarrollo más allá de los sectores tradicionalmente tratados a nivel

internacional; por ejemplo, la distribución de flujos en horarios más amplios, podría tener efectos sobre el gran problema de la congestión; igualmente, maximizar el uso de infraestructuras reduciría costos de generación de nuevo suelo, lograría una utilización más intensiva del stock inmobiliario y de bienes públicos existente o la revitalización de áreas en deterioro, por nombrar solo algunos de los potenciales beneficios.

En desarrollo de dicho Acuerdo, la Secretaría de Desarrollo Económico fue encargada de realizar un estudio diagnóstico para determinar aquellos actores, actividades y áreas de oportunidad de la ciudad para la implementación de una estrategia, en relación con el aumento de la productividad, la competitividad y la generación de empleo, estudio que fue realizado durante el último cuatrimestre de 2018 y cuyos resultados más relevantes se recogen en este documento.

El estudio busca en primer lugar comprender qué significa la noche y cómo funciona en Bogotá, para lo cual se presenta una revisión histórica de su evolución, la mirada a casos internacionales y a la experiencia de la ciudad en desarrollo de actividades nocturnas como preámbulo para identificar las características de la noche, su comportamiento variable y heterogéneo y plantear la necesidad de entender la noche desde sus ritmos variables y cíclicos.

En segundo lugar, profundiza en la relación de la noche con la productividad y competitividad urbana. Para estos se construyó un marco conceptual de análisis y un diagnóstico de la base económica de la ciudad sobre el cual, a partir de una metodología de cálculo que supliría las deficiencias de información, ejercicio que permitió realizar un estimativo del peso de la noche en el valor agregado y el empleo de la ciudad, identificar los sectores económicos promisorios con potencial de crecimiento y las restricciones y beneficios asociados a temas tales como la posible pérdida de economías de aglomeración o el aporte a la reducción de la congestión.

En tercer lugar, se evaluaron las externalidades que pueden restringir o promover la actividad nocturna a partir de los sistemas de soporte de la noche asociados principalmente a movilidad, seguridad, servicios esenciales, iluminación, entre otros. Una estrategia de promoción de la noche requiere por un lado de la generación de un aumento de la demanda y por otro de externalidades que competen de manera directa a la Administración Distrital; en ese sentido, si bien se revisaron de manera amplia los soportes territoriales, se priorizó en profundizar en los temas de transporte y seguridad.

Un cuarto aspecto a destacar en la investigación se relaciona con el análisis de la localización espacial de las actividades nocturnas; la noche concentra su actividad en el área central expandida al oriente, concentrando la mayoría de la oferta gastronómica, cultural y turística, mientras que en el resto de la ciudad se presentan concentraciones puntuales asociadas principalmente a la rumba y el expendio de licor distribuido mayoritariamente en las localidades de la periferia.

Por último, el documento presenta unas primeras estrategias que permitan orientar a la Gerencia de la Noche, propuesta institucional para coordinar y representar ante el Alcalde Distrital las actividades y la vida nocturna, las políticas y acciones que bajo la corresponsabilidad público-privada permita convertir a Bogotá en una ciudad que ha logrado una noche dinámica, diversa, vibrante y productiva.

2. Objetivos y Alcance del Estudio

En el marco del Acuerdo 706 de 2018, el estudio diagnóstico se planteó como objetivo **caracterizar la actividad** comercial, cultural, cívica y de prestación de servicios gubernamentales y sociales desarrollados en la jornada nocturna en Bogotá, así como **determinar estrategias, actividades, actores estratégicos y áreas de oportunidad de la ciudad**, con el fin de aportar insumos a la formulación de la Estrategia Bogotá Productiva 24 horas.

Para el diagnóstico se consideraron las siguientes cuestiones a resolver:

¿Qué es la **noche** y qué representa para Bogotá?

¿Qué oportunidades y restricciones tiene la ciudad para aumentar su **productividad y competitividad** a través de las actividades nocturnas?

¿Cuáles son las oportunidades para el mejoramiento de la **calidad de vida** de los Bogotanos, en término de uso del tiempo libre?

¿Qué **facilidades** debería dar la ciudad y qué políticas de **promoción** se deberían establecer para cualificar la actividad 24 horas y ampliar la oferta de actividades?

¿Cuáles son las **áreas más aptas** para implementar la Estrategia Bogotá Productiva 24 horas? ¿Cuál es la estructura institucional adecuada para manejar la noche?

Como primera precisión para el diagnóstico se definió el horizonte de tiempo que comprende la noche. Si bien hay normas laborales que define a las 21 de la noche como base para el pago de horas extras, se adoptó el periodo de 18:00 de la tarde a 06:00 de la mañana, reconocido internacionalmente, el cual permite abarcar las actividades complementarias y preparatorias de la actividad diurna.

En segundo término, a diferencia del enfoque planteado en otras ciudades que centran su atención en las actividades nocturnas asociadas a diversión, cultura y turismo, el diagnóstico buscó realizar una mirada más amplia a toda la base económica de la ciudad por lo que la caracterización que se presenta involucra un abanico amplio de actividades socioeconómicas que funcionan durante la noche y hacen parte del desarrollo de la ciudad.

Un tercer aspecto tiene que ver con las deficiencias en la información y la disparidad en la misma, lo que constituye una limitación para implementar la estrategia; dado lo novedoso del tema, la información no cuenta con desagregación noche-día; al respecto, se establecieron variables proxy, por ejemplo, para el cálculo del valor agregado y el empleo, donde información como la aportada por CIVICO fue de gran valor para los objetivos del estudio.

3. La Noche en Bogotá

La actividad nocturna de las ciudades ha venido ocupando en los últimos años un lugar preponderante en las políticas públicas urbanas, reconociendo su valor agregado en términos no solo económicos sino sociales y culturales, y atendiendo las demandas que implica para la institucionalidad la generación de soportes adecuados a las particularidades de la noche.

En general se han agrupado en el término Economía Nocturna (NTE por su sigla en inglés), el cual hace referencia a diversas actividades sociales y mercantiles que ocurren en el periodo de la noche, dentro de las cuales se pueden identificar diversidad de actividades relacionadas con el ocio, la gastronomía, el consumo de bebidas alcohólicas, teatro, cine, música en vivo, y actividades deportivas, entre otros. Estas actividades han de ser abordadas desde una perspectiva de planeación y gobernanza, con el fin de mitigar las externalidades negativas y potenciar los beneficios que implican para la economía y el atractivo turístico de una ciudad.

Desde los años 90 se ha comenzado a comprender la noche, a nivel global, como un componente estratégico en la planeación y administración de las ciudades, entendiendo que, si bien la noche se compone de las actividades descritas anteriormente, no se limita a estas; es decir, que para que las actividades “núcleo” de la noche puedan ser llevadas a cabo, se requiere de actividades y servicios complementarios, que, al ser gestionados adecuadamente, potenciarán la economía nocturna. Dentro de estos servicios complementarios se pueden identificar algunos como el acceso al transporte adecuado, servicios de hotelería, comercio nocturno, educación, entre otros; así como aspectos fundamentales como la seguridad y el uso del espacio público; que han de vigilarse y potenciar para que la economía nocturna aporte significativamente a las ciudades.

Como primera aproximación a una caracterización de la noche, se presentan una síntesis de estudios de caso revisados como base para el diagnóstico y una primera aproximación a la evolución de la noche en Bogotá.

3.1. Las estrategias para la noche en algunas ciudades

La revisión de cuatro casos de referencia en diferentes escalas, como lo son Londres, Parramatta, City Ryde y Sidney entre otras, permitió una primera aproximación al diseño de la estrategia, aspectos a tener en cuenta y líneas que deberían considerarse en la construcción de propuestas normativas, institucionales y de gestión. En este sentido, se relacionan los principales aspectos a considerar:

- Integrar o hacer partícipes a los diferentes actores que convergen en las actividades nocturnas, por medio del desarrollo de actividades como cartografía social, talleres, encuestas de percepción, muros de ideas, foros, grupos focales.
- Delimitar zonas estratégicas de la ciudad.

- Identificar las normas que regulan las actividades de la noche, tales como permisos de funcionamiento, uso de espacios públicos, emisión de ruido en las zonas identificadas, horarios establecidos para bares, cafés y discotecas; y multas y/o sanciones a establecimientos, con el propósito de establecer la compatibilidad con la estructura legal.

De las ciudades en mención y específicamente sobre el aspecto previo al desarrollo de la estrategia, en donde se alistan las bases de la misma, se puede resaltar que:

- En Londres se construyó una base de datos con los establecimientos de comercio que operaban en la franja nocturna y se buscó dar un redireccionamiento a partir de las políticas de planeación, en un inicio restrictivas, con el fin de dar apertura a una economía nocturna mucho más dinámica.
- En el caso de Parramatta, la aproximación al levantamiento de la información se realizó desde el enfoque de la corresponsabilidad y la co-creación, en donde la población objetivo, o consumidores, participaron activamente del diagnóstico por medio de encuestas y entrevistas, en donde se vinculó a los comerciantes asociados a la economía nocturna.
- En cuanto a City of Ryde, el manejo de la información se realizó de forma similar, incluyendo la cartografía social, invitaciones a competencias de innovación para la noche e incluso muros de ideas, tanto físicos como digitales.

En relación con el tipo de actividades de la noche, o la oferta de **servicios** se hallaron las siguientes consideraciones:

- Si bien hay actividades centrales de la noche, potenciar la noche por medio de actividades complementarias es fundamental para dinamizar la economía nocturna, es por esto que identificar la diversidad en oferta de servicios nocturnos es prioritario,
- Crear una oferta nocturna en las ciudades fue estrategia primordial y producto de los estudios previos que se realizaron en cada uno de los casos; las actividades que componen dicha oferta fueron definidas con el fin de optimizar y aprovechar las potencialidades de cada entorno, como lo son su historia, cultura y tradiciones, entre otros. Para ello es clave el trabajo corresponsable e interdisciplinario que vincule actores públicos y privados tales como industria, habitantes, comunidad artística, emprendedores, comerciantes, policía, propietarios de negocios y viviendas, inversores y agencias o dependencias gubernamentales, que trabajen desde sus campos en pro del desarrollo óptimo de la noche.
- La oferta analizada se compuso por diferentes actividades que, si bien incluyen la fiesta y el consumo de bebidas alcohólicas, no se limita a éstas; sino que, por el contrario, buscan estimular actividades como lo son el teatro, la gastronomía, museos, arte y deporte, entre otras, que dinamicen la noche y agreguen alternativas para todos los potenciales consumidores de la noche. Esta oferta rica y variada provee dinamismo a la actividad nocturna, fortaleciendo además el desarrollo de las ciudades y un prominente crecimiento económico.
- La atracción de nuevos mercados y el mejoramiento de los ya existentes optimizan y visibilizan la economía nocturna de una ciudad, un ejemplo claro es el aprovechamiento realizado en Londres de componentes arquitectónicos para

proyectos cinematográficos y artísticos, y su posterior exhibición; potenciando el uso de espacios como teatros, galería, museos y bibliotecas; así como cada uno de los encadenamientos que los abarcan.

- La oferta de actividades que estimulan la economía nocturna es vasta y diversa como se evidencia en el caso de Parramatta, en donde se encuentran programas que incentivan la música en espacios nocturnos, clases de danza, encuentros de poesía y/o comedia, enseñanza y práctica deportiva, aprendizaje de habilidades manuales y artísticas, tours culturales, comercios itinerantes y hasta eventos académicos incluyendo además, la asesoría para aquellos comerciantes y empresarios que destinen recursos para la economía nocturna.
- Para el caso de City of Ryde se creó una página web llamada “What’s On” en la cual, por medio de un formulario online, se puede solicitar la asignación de espacios públicos para el desarrollo de eventos nocturnos que pueden ser apoyados por la alcaldía. Esta iniciativa permite dinamizar los usos de espacios públicos sub-utilizados, así como diversificar la oferta de eventos generando un interés constante en la población. Si bien la variedad y riqueza de cada propuesta implementada en las ciudades estudiadas es evidente, ha de ser analizada desde las particularidades de la ciudad de Bogotá antes de incorporarlas para la ciudad capitalina.

Para la delimitación de las **zonas** de la ciudad en las cuales focalizar la estrategia de servicios 24 horas, se resaltan las siguientes consideraciones:

- En Londres, se analizó la oferta y demanda de actividades nocturnas, dentro del cual se realizaron encuestas en donde la población civil se encargaba de localizar aquellos focos de actividad, los cuales, en su mayoría coincidían con la identificación institucional, pero a su vez develaron información “invisible” de las dinámicas nocturnas y locaciones articuladoras de la vida social.
- En Parramatta se abordaron otras estrategias vinculatorias con la población flotante y diferentes grupos etarios en las cuales se resaltaban los atributos que consideran atractivos y cuales han de mejorarse respecto a las alternativas de consumo de la noche, los diversos aspectos y espacios que aseguran su adecuado desarrollo; dentro de los cuales resaltan los diferentes equipamientos deportivos y artísticos, zonas aledañas a instituciones académicas y centros corporativos o de negocios.
- Una vez identificadas las zonas con alto potencial de crecimiento nocturno en City of Ryde, se fomentaron estrategias de co-creación con la comunidad, como “brainstorm” por medio de instrumentos virtuales, en los cuales se solicita a los habitantes de la ciudad enviar propuestas e ideas para la gestión de la noche, con el fin de vincular a los consumidores en la formulación, asegurando así que exista una demanda para la oferta propuesta.
- Como resultado de estos procesos fue posible concluir que la mejor estrategia para potenciar la actividad económica nocturna, era delimitarla en el espacio, enfocándola en aquellos polígonos que concentraran los requerimientos para una vida nocturna vibrante así como las externalidades requeridas por la población, y que por el contrario, una implementación de actividades nocturnas en la totalidad de la ciudad se traduciría en impactos negativos a la convivencia, la economía y al desarrollo de las ciudades.

La identificación y manejo de **equipamientos** estratégicos, bien sea por su ubicación, infraestructura, tradición o importancia cultural, es aspecto fundamental para la implementación de estrategias y políticas “24 horas”; en los casos estudiados se evidenciaron diferentes aproximaciones, fundamentadas en las características únicas del entorno:

- En Londres se decantó hacia la caracterización de aquellos equipamientos estructurantes de la cultura londinense, que son corazón de la vida social, caso particular de los “pubs”; asociados a la cultura de la ciudad y atractivo a nivel mundial.
- En el Caso de Parramatta se hizo énfasis, tanto en la infraestructura existente, como en las necesidades de creación de espacios nuevos y reasignación de aquellos que se encuentran sub-utilizados y en decadencia; para usos de índole artística (teatro, música, pinturas) desde un enfoque cooperativo con la gran cantidad de academias presentes en la ciudad.
- En City of Ryde la dinamización de los equipamientos se orientó hacia el diseño eficiente de los espacios, por medio de la inclusión de mesas, sillas, fuentes de energía exteriores, Wi-Fi gratuito y zonas cubiertas. Además, la rotación de usos por medio de la página What’s On, se perfiló como atractivo a espacios con diferente oferta, manteniendo el interés de la población local y flotante.
- Cada una de estas experiencias permiten vislumbrar aproximaciones diferenciadas al uso de los equipamientos que presentan como un fin último la revitalización de infraestructura y el aprovechamiento de espacios durante una franja más amplia de tiempo, optimizando los equipamientos con los cuales cuenta la ciudad.

La **movilidad** es un factor determinante en la sostenibilidad de las actividades 24 horas, considerando por ejemplo que, durante la noche los servicios de transporte público o no operan o son menos frecuentes y limitados. En este aspecto se debe considerar:

- Indistintamente de la estructura de movilidad de las ciudades, se espera que puedan atender aspectos relacionados con: la reducción en los tiempos de viaje, la disponibilidad de transporte, claridad de rutas y horarios, conexión entre rutas, disponibilidad de parqueaderos, entre otros.
- Una de las estrategias implementadas en la ciudad de Londres para optimizar la movilidad nocturna fue la puesta en funcionamiento del “Night Tube”, el cual provee servicio de transporte público nocturno los fines de semana, fomentando el consumo cultural y proveyendo a su vez, transporte para quienes trabajan en estas jornadas. Así como lo es el Night Tube en Londres, existen otras iniciativas que pueden servir como base para la formulación de estrategias, como lo es el Nochebús en la Ciudad de México, el cual extiende el horario de transporte público entre las 00.00 a 05:00 y cuyo funcionamiento se extiende durante todo el año a una tarifa de aproximadamente \$1.144 pesos colombianos, con tarifas preferenciales para adultos mayores, personas con discapacidad y niños menores a cinco años.
- En Sídney se identificó una relación directa del transporte público con la seguridad ya que, una vez finalizado el servicio, la probabilidad de ocurrencia de riñas producto del consumo de alcohol aumenta. Así mismo se veía reducida la asistencia a lugares y eventos nocturnos que se desarrollaban lejos de

estaciones o que no contasen con estacionamientos aledaños, afectando el desarrollo cultural y de ocio en la ciudad. Fue así como se desarrolló la estrategia de movilidad, incluyendo la mejora en cuanto a legibilidad de las rutas (y su sistema de información) que incluyeran las zonas identificadas como 24 horas, ampliación de la oferta de estacionamientos en hora de la noche (gratuitos o de bajo costo), y el fomento a medios alternativos de transporte como lo son la bicicleta y las patinetas, complementados por una adecuada iluminación, que dinamice el flujo y mejore la seguridad, disponibilidad de sitios de parqueo con tarifas diferenciales y el mejoramiento de las conexiones de estos con senderos peatonales, transporte público, establecimientos de ocio y entretenimiento.

Otro aspecto fundamental de la noche es la **seguridad**, en referencia a esta se puede considerar que:

- La percepción de seguridad durante la noche probó ser, en la bibliografía estudiada, un enfoque prioritario para las ciudades 24 horas, razón por la cual durante los procesos de participación con los actores se solicitó que identificaran zonas y aspectos que denotaran inseguridad. Como resultado se obtuvo que la iluminación, presencia policial (aspecto fundamental en adultos mayores de 40 años), un mayor flujo de personas que aumenten la percepción de seguridad, actividades comerciales que dinamicen el espacio público, aprovisionamiento de estacionamientos y transporte público, son los pilares que garantizan las condiciones necesarias, en temas de seguridad, para un consumo adecuado de la noche.
- Estos elementos a su vez tienen un manejo específico, en cuanto a la iluminación, en Sídney se tomaron medidas de cambio de luminarias, pactos con los propietarios de locales de interés nocturno para que mejoraran su iluminación, embellecimiento por medio de exhibiciones artísticas que a su vez proveían luz a las calles y parques; y el mejoramiento de esta en equipamientos asociados a movilidad.
- Respecto a la estrategia que se enfoca en ampliar el cuerpo policial en horario nocturno puede no ser rentable desde un inicio, pero en el caso de Londres se evidenció que los impactos financieros fueron mitigados, en el mediano y largo plazo, por la reducción de llamados y atención a emergencias (reducción a los llamados de ambulancias), reforzado además con la ayuda de la implementación de programas cooperativos entre voluntarios, dueños de establecimientos, policía, cuerpos de salud y comunidad, entre otros.
- Finalmente, en cuanto a los demás pilares, se hizo visible que, producto de la gestión de los otros componentes enunciados anteriormente (como la dinamización de espacios públicos por medio de eventos culturales y comerciales), se mejoró notablemente la percepción y seguridad en las ciudades evaluadas, confirmando así que el adecuado manejo de la noche requiere una aproximación holística para su correcto funcionamiento

Los elementos descritos anteriormente requieren de una plataforma legal, en donde desde la **institucionalidad** se permita la base para la aplicación de las estrategias, en referencia a esto se indica que:

- Gestionar las actividades nocturnas trae consigo ciertos cambios a nivel institucional, como la distribución de nuevas responsabilidades, la creación de

nuevas figuras administrativas, tales como un alcalde o “zar” de la noche, nuevas dependencias o comisiones y hasta la revisión de legislación aplicable en cuanto a horarios de atención y consumo de bebidas alcohólicas. Diferentes estrategias de gerencia han de ser evaluadas con el fin de identificar aquellas que pueden ser replicables, considerando el marco normativo que rige en la ciudad y el contexto social, cultural y ambiental.

- Desde la institucionalidad la gestión de la noche se presenta como un gran desafío, ya que requiere un trabajo integral, desde la construcción colectiva hasta el cambio de percepción de la noche y su promoción; razón por la cual una ciudad que busque potenciar su economía nocturna ha de fortalecer la institucionalidad y sus relaciones; evaluar la normatividad vigente y formular estrategias innovadoras que permitan armonizar el desarrollo nocturno con la vida de la población.
- En el caso particular de Londres, se instauró inicialmente una comisión de la noche, encargada de formular estrategias de gestión, distribución de roles y responsabilidades, buscar elementos articuladores y, finalmente, elegir a un “Zar de la noche” o alcalde nocturno como se conoce en otras ciudades del mundo.
- Esta figura ha venido creciendo en los últimos años en las ciudades con las principales economías nocturnas convirtiéndose en el encargado de gestionar la ciudad durante la noche, articulando a los diferentes actores, funcionando como un nexo entre comerciantes, empresarios, residentes y gobierno, velando por los diferentes intereses desde la planeación y el trabajo articulado.
- La designación del “Alcalde de la noche” debe realizarse de manera analítica y es un perfil que se encuentra, generalmente, alejado del mapa político como se evidencia en casos como el de Londres, Ámsterdam, San Luis de Potosí y Cali, entre otros, ya que es un rol para el cual es fundamental conocer las dinámicas entre los actores y el discurrir de la vida nocturna. Se entiende así mismo como un cargo de carácter público pero que cuenta con independencia de otros cargos que se elige, en algún porcentaje, por criterio de expertos.
- Complementario a este rol emergente se evidencia la implementación de una “comisión de la noche” u “Office of Nightlife”, institución encargada de apoyar técnicamente al gestor o alcalde de la noche, y se enfoca en resolver temas como leyes de zonificación y restricción de la noche, manejo de residuos y ruidos, problemáticas de los trabajadores nocturnos y la gestión normativa que permita la resolución de conflictos entre empresarios y residentes.
- Dentro de estas funciones también se encuentra la articulación de la normativa con las diferentes estrategias de gestión de la noche. Es así como nace en Londres la implementación de requerimientos informativos de cambios de uso del suelo ante las autoridades, o el conocido Agent of Change (agente de cambio), el cual consiste en el principio de que la persona, o negocio que sea responsable de un cambio; es a su vez responsable de manejar el impacto, esto con el fin de favorecer la actividad nocturna y conservar zonas identificadas como articuladoras de la vida social y cultural de la ciudad, asegurando así la disponibilidad de espacios de reunión y alternativas de ocio, turismo y cultura sin afectar la convivencia con los residentes, disminuyendo el conflicto de usos del suelo en áreas de interés.

- Desde la institucionalidad se gestionan también incentivos para aquellos establecimientos que desarrollen actividades nocturnas significativas e influyentes en la economía local, tales como el control de rentas, publicidad, protección desde los permisos de remodelación y cambios de actividad e incentivos tributarios, entre otros; e incentivos a nuevas infraestructuras que incluyan locales comerciales destinados a usos comerciales nocturnos.

Finalmente, se relacionan algunos de los efectos evidenciados sobre la productividad de la ciudad a partir de la promoción y fortalecimiento de actividades nocturnas:

- Ampliar los horarios de prestación de servicios privados y gubernamentales ha de estar ligado a un incremento en la productividad y competitividad de la ciudad, siendo así fundamental evaluar los beneficios que la economía nocturna ha traído a otras ciudades en cuanto al incremento del empleo, el ingreso producto de actividades comerciales nocturnas y el desarrollo de nuevos negocios.
- El impacto económico está, en los casos evaluados, ligado primordialmente a la generación de empleos asociados a los encadenamientos de interés para actividades de ocio, recreación y de oferta cultural, considerando que son actividades de grandes cadenas hacia atrás y hacia adelante. Estos efectos se ven principalmente reflejados en la atracción de capital extranjero por medio de una amplia oferta y vibrante vida nocturna.
- Estos impactos han sido evaluados, principalmente desde el incremento en ventas o en empleos creados, como indicadores de la efectividad de las estrategias enunciadas anteriormente que, de manera holística, contribuyen a la dinamización de la economía nocturna de las principales ciudades del mundo.
- Tal es el caso de Londres, ya que desde la capital se aporta alrededor del 12,45% del total de empleos nocturnos en el Reino Unido, distribuidos principalmente en servicios de hospedaje y alimentación, seguidos por las artes, entretenimiento y recreación; cifra que ha seguido aumentando considerablemente entre el año 2004 y el 2016, resaltando la importancia de los servicios nocturnos. En cuanto a empleo, tienen mayor peso actividades complementarias a la noche, y no aquellas que se han considerado como las centrales, es decir los bares y discotecas.
- Con la implementación de las diferentes estrategias, como incentivos tributarios a empresas de alto impacto en economía nocturna, acompañamiento a la formulación, financiación e implementación de nuevos proyectos productivos relacionados con economía nocturna y creativa; flexibilización de leyes de localización y modificación de restricciones horarias a establecimientos asociados al consumo de alcohol, se pudo evidenciar, para los 3 casos, un incremento en el número de negocios prestadores de servicios nocturnos de hasta el 27%; así como el incremento en ventas de los establecimientos de las zonas priorizadas, mayormente en el sector gastronómico; con un crecimiento del 43% en ventas en el periodo 2009-2015, un incremento de empleo del 27% y aumento en establecimientos del 43% durante el mismo periodo.

Este impacto económico no se evidencia únicamente en el sector de servicios nocturnos, ya que los servicios complementarios de seguridad, movilidad, eventos e incluso gestiones institucionales generarán nuevos empleos y ganancias; para lo cual es importante evaluar las alternativas.

3.2. Evolución de la Noche Bogotana

La noche bogotana ha estado determinada desde sus orígenes por las condiciones sociales, culturales, económicas y religiosas. Una de las primeras referencias a la noche bogotana, que además ha trascendido al lenguaje de sus habitantes, es la referencia a los “tiempos del ruido”. Un ruido ensordecedor por alrededor de 30 minutos sucedido en la noche del 9 de marzo de 1687, acompañado de un fuerte olor a azufre que permaneció por varios días, rompió con la tranquilidad nocturna de una villa en proceso de consolidación. Desde esas fechas y durante los siglos XVIII y XIX el orden social determinó el tipo de actividades que eran adecuadas para la noche; aquellas que generaban incomodidad, fueron vigiladas y reguladas.

En el siglo XVIII, la vida urbana de la capital del país se enmarcaba en los equipamientos principalmente religiosos. La noche entonces según las costumbres santafereñas de la época consistía en permanecer en las casas, de manera que no era bien visto deambular o compartir por fuera de ellas; se promovieron rondas nocturnas para perseguir a los apostadores, amantes clandestinos, negros y mulatos que tenían prohibido andar en la noche, indios que frecuentaban las chicherías, y todas aquellas acciones que se consideraban como pecados contra la moral. También eran frecuentes las denuncias sobre robos a casas, almacenes de la Calle Real y a templos en horas de la noche, lo que originó el pago de vigilancias colectivas (Zambrano, 2000).

En relación con los juegos de azar, se tiene que éstos estaban celosamente vigilados y reglamentados. Las autoridades habían dispuesto lugares públicos diurnos donde era permitido jugar, limitaban el monto de las apuestas y prohibían que los funcionarios públicos lo practicaran, para evitar que cancelaran las deudas de juego con el erario público; sin embargo, esto no resolvió el problema de los sitios clandestinos. Los días de las carnestolendas (3 días previos el miércoles de ceniza), Semana Santa y otras fiestas eran los momentos de mayor auge del juego del naipes y los dados, que eran los más populares.¹ (Zambrano, 2000).

Ante la carencia de una oferta de actividades y espacios para actividades nocturnas, el encuentro y la socialización fueron marcados de manera diferente según las clases sociales; las clases altas, se reunían al atardecer en el altolozano de la catedral y realizaban tertulias y fiestas en las viviendas bajo los cánones europeos; por su parte, las clases bajas realizaban sus encuentros en chicherías en la zona periférica, al son de la guitarra.

¹ Las fiestas eran de dos tipos: fijas y ocasionales. El calendario de fiestas obligatorias se iniciaban con las carnestolendas, que iban del 1 al 6 de febrero: luego estaban las de Ceniza, el 16 de febrero; Semana Santa y Pascua de la Resurrección, del 21 al 27 de marzo; la fiesta del polvillo el 1 de mayo; Corpus Christi y su octavario, el 5 de junio; Chirriaderas de San Juan, del 22 de junio al 4 de julio; Santo Domingo, el 3 de agosto; Nuestra Señora de la Concepción, 7 y 8 de diciembre; Novenario del Niño Jesús, del 16 al 24 de diciembre, y la Natividad, 24 y 25 de diciembre. A estas fiestas fijas se le agregaban las ocasionales, como la llegada del virrey y el arzobispo, que podían durar varios meses, los cumpleaños del rey, de la reina y de los infantes, los lutos de los mismos, los triunfos de las batallas y los armisticios. Todas estas fiestas eran motivo de amplios jolgorios y regocijos.

La chicha, que en un principio era una bebida de los indígenas, fue apropiada como parte del consumo diario por los mestizos y una parte de la población blanca, llegando a ser la más popular, hasta bien entrado el siglo XX. Para unos, fuente de todos los males y para otros, alimento básico de los pobres, las chicherías, lugares de fabricación y expendio, invadieron toda la ciudad, (Zambrano, 2000)

Iniciando el siglo XIX la oferta cultural se fue diversificando, aunque aún diferenciada según clases sociales. Se conservaban las tradiciones y costumbres de la época colonial, combinadas con algunas influencias europeas. En las reuniones se impusieron el chocolate con colaciones y dulces elaborados en las casas que se servía en las noches, y el ajiaco se convirtió en el plato típico. En las veladas nocturnas se tocaba en el piano las piezas musicales de compositores locales, y en las reuniones más numerosas se bailaba el pasillo, una forma de vals rápido llamado así por los pasos cortos que se daban al ejecutar la danza. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017)

En 1807 se inauguró el primer farol público y permanente, instalado en la Plaza Mayor, incrementados a cinco en 1822, que alumbraban en la Calle Real. Por ello los vecinos acomodados salían con un criado que les precedía portando un farol. El alumbrado doméstico se limitaba a los candiles de sebo y en los templos se utilizaban velas de cera.

La vida cultural de la ciudad se concentraba en las tertulias literarias; éstas tuvieron una gran incidencia en la vida política y en la participación de la mujer: "Las mujeres bogotanas tuvieron una gran importancia en el proceso de revolución iniciado en 1810. Francisca Prieto y Ricaurte, esposa de Camilo Torres, fue una entusiasta seguidora de la Independencia (...) organizó y asistió a reuniones secretas en las que se discutían planes revolucionarios. Fue en las comidas y en las fiestas nocturnas organizadas por ella, donde se planeó el golpe de Estado del 20 de julio de 1810" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2018).

Sin embargo, comparada con la vida nocturna europea, la noche bogotana era exigua. Le Moyne en 1840, expresó: "La vida de Bogotá desaparecía de las calles para el resto del día ya que no había en la ciudad ni un café ni un restaurante, ni establecimiento de recreo o pasatiempo que pudiera atraer a la gente fuera de sus casas como en las grandes ciudades de Europa; pero en muchas casas había reuniones de familia y de amigos, que se caracterizaban por su absoluta sencillez; mientras la gente joven, a la luz de una o dos velas, improvisaba algún baile con acompañamiento de guitarra o arpa, las personas de edad, hombres y mujeres charlaban y fumaban o jugaban a las cartas, juegos de azar en que los aficionados arriesgaban a veces sumas enormes". (Zambrano, 2000)

Como abono a la oferta cultural de la ciudad, en 1849 se funda la Sociedad Filarmónica, entidad que organizaba un concierto cada mes, (Aristizábal, SF). En 1889 se constituyó la primera empresa de alumbrado eléctrico y se inauguró la iluminación de la Plaza de Bolívar, pocos meses después había 90 focos en algunas calles, acompañados de 144 faroles de petróleo.

En el Teatro Maldonado se llevaban a cabo representaciones de teatro y de ópera y ya a finales del siglo XIX Bogotá contaba con dos teatros importantes: el Teatro de Cristóbal Colón, inaugurado en 1892, y el Teatro Municipal, inaugurado en 1895, que ofrecía zarzuelas y revistas musicales. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017)

Se tuvo que esperar hasta 1900 para que, con la planta de generación eléctrica de El Charquito, se diera prestación adecuada del servicio de electricidad, tanto para el alumbrado público, como para uso privado e industrial. La llegada de la electricidad dio vida al sueño de la industrialización que se mantenía en reposo debido en parte a la falta del servicio. Esta no solo puso a funcionar la maquinaria, sino que le proporcionó a la industria la manera de hacer más extensas las jornadas de trabajo, puesto que con esta fue posible "alumbrar la noche como si fuese de día". (Paredes, 2009)

En 1893, se funda el primer café del que se tiene registro en Bogotá ubicado en el costado oriental del antiguo Camellón de las Nieves, hoy calle 17, que funcionaba también como almacén y bar.

Ya entrado el siglo XX, además de los teatros, cafés y chicherías, se hace un llamado a la provisión de espacio público como escena para disfrutar la noche. "Si algo, a la verdad, necesitan las ciudades anchas, frías, melancólicas [...] cuando llega la noche, es un sitio con árboles, con bancos, con viento, con música [...] un sitio, en fin, a donde puedan ir unos y otros, sin boleta de entrada, sin traje de etiqueta, en busca de un rato de paz, de reposo o de olvido, en busca de un poco de aire para los pulmones y de un poco de música para el espíritu. (Paredes, 2009). Durante los años veinte se modificaron algunos de los parques ya existentes, entre ellos el Parque Santander, Parque del Centenario y el Parque de La Independencia; en este último se instaló un cinematógrafo que entró a hacer parte de la diversificación de la oferta cultural que además concurría en el espacio público.

Además de las actividades culturales y de ocio que se desarrollaron en la noche, así como de las productivas gracias al servicio de la energía eléctrica, se sumaron las actividades académicas y de formación con la creación de escuelas nocturnas que atendieron principalmente a la clase obrera de la ciudad, que estaba ganando espacios políticos y culturales. (Fabio Zambrano, 1998). El primer club social fundado en la ciudad fue el Gun Club, en el año de 1882.

La conformación de una nueva burguesía y el inicio del capitalismo y la modernización llevaron desde comienzos del siglo XX a que sectores alrededor de la avenida Jiménez, Las Nieves, la Plaza de las Yervas transformaran su fisonomía significativamente estableciendo edificaciones para el encuentro social y la entretención. Hoteles como el Continental, el Regina, Ritz y el Granada junto a cafés y salones de baile dieron un nuevo aire a los primeros veinte años, periodo de auge de la tertulia literaria hasta la ocurrencia de los eventos del nueve de abril de 1948, donde muchos de ellos fueron destruidos; en las décadas de los cincuenta y sesenta Bogotá experimenta profundas transformaciones modernizadoras y comienza una más fuerte internacionalización en términos de música, la aparición de las discotecas y el auge de los cafés de intelectuales, artistas y bohemios.

En los albores del siglo XX e inicios del siglo XXI, la ciudad de Bogotá se ha consolidado en un punto de encuentro a nivel nacional, regional e internacional, en temas de cultura, turismo empresarial, gastronomía, turismo recreativo y un punto de confluencia educativa y laboral. Con este bagaje la ciudad ha incursionado, desde diversas áreas, en actividades, programas, eventos, festivales, foros, talleres, etc., que hacen uso de la noche, impulsando y fomentando una noche diversa, dinámica y vibrante.

Además de declaratorias como Capital de la Música, la consolidación como centro turístico de negocios, ha consolidado una gran oferta gastronómica, distritos especializados en la actividad nocturna en sectores del centro Candelaria, Santafé, Chapinero, Kennedy, Galerías, por enumerar solo algunos, sumado a nuevas infraestructuras como salas de conciertos.

De manera paralela, es posible identificar al menos treinta y cinco experiencias de índole público o privado entre eventos como la ciclovía nocturna, festivales o la promoción económica mediante campañas como Bogotá Despierta, que buscan promover un uso más intenso de la noche. **(Ver Anexo 1)**. A estos se suman iniciativas normativas como Sello Seguro orientadas a mejorar la seguridad y permitir horarios más amplios o servicios que se prestan para los ciudadanos para llevar a cabo sus trámites y consultas de manera virtual, telefónica e incluso presencial en horarios nocturnos entre los que se encuentran unidades móviles de información en temas de educación, servicios para desposeídos, asignación de citas médicas, líneas de emergencia y eventos de promoción comercial y cultural; entre otros.

Aun cuando algunos de estos eventos ya han logrado un cierto arraigo y han logrado integrarse a la agenda urbana más reconocida como es el caso de la ciclovía nocturna y los festivales de música y teatro, en general estos eventos tienen todavía un carácter novedoso y promocional, de tal modo que aún no están enmarcados en gran escala a un sistema más estable, vigoroso y cotidiano de actividades nocturnas.

4. La Noche Bogotana: dinámica y cambiante

El desempeño de la economía bogotana durante las horas nocturnas –especialmente a partir de las nueve de la noche- es escasamente conocido y percibido. A la fecha, no se ha hecho un inventario exhaustivo de los grupos y clases que la componen y no se han hecho mediciones globales ni sectoriales de su aporte al PIB y al empleo.

En ese sentido y como objetivo del diagnóstico se propuso indagar y comprender en profundidad el comportamiento de las actividades económicas y en general del funcionamiento de la ciudad durante el periodo comprendido entre las seis de la tarde y seis de la mañana dando como resultado una caracterización con cinco franjas espacio-temporales que permiten identificar las condiciones y tendencias de las actividades urbanas en la noche.

4.1. Metodología para la Caracterización de La Noche

Caracterizar la noche bogotana y evaluar el aporte actual de la actividad nocturna al desempeño económico de Bogotá partió de construir una línea base sobre la información disponible en la ciudad. Al respecto, es importante resaltar las dificultades naturales derivadas de la novedad del tema para obtener información desagregada por franjas horarias nocturnas, problema evidenciado en estudios analizados en otras ciudades del mundo. En ese sentido, el diagnóstico implicó como reto explorar e identificar aquellas fuentes que permitieran dar cuenta de la operación de las actividades económicas y además georreferenciar la información sobre la localización de los establecimientos.

La construcción de una aproximación primaria al conocimiento de la composición de la economía bogotana, según grupos de actividad y localización de los correspondientes establecimientos, se ha efectuado a partir de tres fuentes de datos las cuales suministran información para cada establecimiento, tanto de la actividad que desempeña como de su localización (1 establecimiento = un registro):

Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB, julio 2018)

Recuento de Unidades Económicas (visibles). Secretaría Distrital de Planeación (SDP)- Observatorio de la Dinámica Urbano-Regional (ODUR): Fuente: Encuesta de establecimientos económicos Bogotá-Región 2017 SDP/ODUR Observatorio de la Dinámica Urbano-Regional, julio-octubre 2017.

Base Cívico App (2018)

Cada fuente reporta los siguientes datos:

Tabla 1.- Fuentes Información

CCB (2018)	No.de Establecimientos	758.917 (= a No. de registros)
	Clasificación	A 4 dígitos CIUU (Sección, División, Grupo, Clase)
	Localización	Dirección Urbana (manzana)
SDP-ODUR (2017)	No.de Unidades Económicas	332.841 (= a No. de registros). 333.984 (Ocupadas)
	No.de Empleos	823.452
	Clasificación de actividades	A 4 dígitos CIUU-REV. 4AC
	Clasificación según tamaño	Micro (1 a 10 trabajadores)
		Pequeño (11 a 50 trabajadores)
		Mediano (51 a 200 trabajadores)
Grande (> a 201 trabajadores)		
Localización	Manzana	
BASE CIVICO APP (2018)	No.de Registros (Establecimientos)	161.941
	Clasificación	A 4 dígitos CIUU-REV. 4AC: 154.719
		Sin información: 4.107
		No Aplica: 1.061
	Establecimientos con actividad nocturna	De 6 pm a 9pm: 46.398
También incluye información para las franjas de 9 pm a 0.0; de 00 a 3 am y de 3 am a 6 am.		
Localización	Según coordenadas geográficas	

Fuente: Elaboración Propia, 2018

Hay que tener en consideración que estas tres fuentes suministran información sobre el mismo universo de actividades económicas, pero bajo enfoques y con objetivos diferentes.

- El **Registro Mercantil** incorpora la información correspondiente a cada una de las razones sociales de las entidades económicas legalmente constituidas, incluidas su razón social y su domicilio. Muchas de estas unidades sólo existen como razón social pero no operan económicamente y también en el registro se acumula un apreciable número de entidades ya desaparecidas. Por otro lado, por su propia naturaleza, la totalidad de los establecimientos que operan informalmente, incluida gran parte de los establecimientos que funcionan en viviendas con actividad económica, quedan por fuera del registro. En general, hay consenso en cuanto a que el registro mercantil sobrestima significativamente el número de establecimientos (lo cual se comprueba al comparar sus datos con el **censo económico de 1990** y el **censo general de 2005**) pero, sin embargo, omite en gran escala información correspondiente a micros y pequeñas empresas. No obstante, y a falta de otra fuente más comprensiva y disponible a corto plazo, *se ha asumido que arroja una cuantificación muy aceptable de las unidades económicas de Bogotá, clasificadas a 3 y 4 dígitos*, esto es, según grupo y clase de actividad económica. Por ello, cuando no se dispuso en el Recuento de información sobre una u otra categoría se utilizó el registro como fuente subsidiaria.
- La segunda fuente está constituida por el **Recuento de Unidades Económicas Visibles** efectuado en Bogotá y 37 municipios de la Región Metropolitana entre julio y octubre de 2017 por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y el Observatorio de la Dinámica Urbano-Regional (ODUR). El recuento visual se

realizó a escala de manzana y se complementó con un muestreo probabilístico de empresas medianas y grandes (excluyendo, entre otras, actividades de la construcción y entidades de la administración pública). En la práctica se trata de un recuento de locales asumidos como unidades económicas, cuya presencia se identificó en 33.025 manzanas de Bogotá (sobre un total de 44.005) con un total de 333.984 locales ocupados y, de ellos, 231.424 abiertos, accesibles y dispuestos a suministrar información. La noción de unidad económica es, en este caso, bastante próxima de la de establecimiento² que utiliza el DANE, la cual designa actividades económicas que funcionan en edificaciones y puestos fijos (excluyendo puestos móviles y ambulantes o puestos fijos sin estructura empotrada). Aun cuando es probable que el recuento subestime el número de establecimientos por cuanto la unidad de observación es el *local*, al examinar el número total de unidades resultantes arroja una cifra más congruente con la evolución de esta variable de acuerdo con los censos previos de 1990 y 2005, tal como se deduce de la Tabla 2.

Tabla 2 .- Bogotá Establecimientos y empleos según Censos

Fuente	Año	Establecimientos		Personas Ocupadas	
		No. Total	En Local	No. Total	En Local
Censo Económico Nacional	1990	232.204	201.275	1.229.280	1.181.896
Censo General	2005	360.513	278.879	N.D.	N.D.
Recuento de Unidades Economicas*	2017	N.D.	332.841	N.D.	823.452

* Datos preliminares.

Fuente: SDE, H. Molina, 2019

Desafortunadamente el número de ocupados está evidentemente subestimado. Sobre el volumen del empleo se hará referencia en una sección posterior.

- La **app Cívico** es una aplicación enfocada en identificar la localización, el tipo de actividad y los horarios de atención de los establecimientos, a fin de facilitar el acceso a sus servicios por parte de clientes potenciales. Esta información es relevante por el alto grado de reporte de establecimientos asociados a comercio y servicios con la disponibilidad de la información horaria de funcionamiento de los establecimientos.

En total **161.941** establecimientos están registrados con sus direcciones y han sido clasificados de acuerdo con la codificación CIIU Rev. 4AC; cada establecimiento también registra sus horarios de atención al público lo cual ha

² El censo económico de 1990 diferencia entre establecimientos, empresa, tipo de organización y local. Según el glosario de la Metodología de la Encuesta Anual de Comercio (DANE, Colección de Documentos, actualización 2009), un establecimiento es la "empresa o parte de una empresa que, de manera independiente se dedica exclusivamente a un tipo de actividad económica en un emplazamiento o desde un emplazamiento o dentro de una zona geográfica y respecto de lo cual, como unidad estadística de observación, existen o pueden recopilarse con alguna precisión datos que permitan calcular la producción y sus costos" (p.52).

permitido agruparlos por franjas horarias: exclusivamente diurnos de 6 am a 18:00; de 18 a 21; de 21 a 24; de 0:0 a 3 am y de 3 am a 6am.

Todavía no se dispone de otra muestra representativa de las franjas horarias de atención al público con base en el número y la agrupación según tipo de actividad de los establecimientos identificados en el **recuento de unidades económicas visibles** de julio-octubre de 2017. Por ello y como única posibilidad de obtener una muy gruesa aproximación preliminar a la magnitud de la economía nocturna en sus distintas franjas, se ha asumido la información suministrada por la plataforma de CIVICO como representativa del conjunto del universo.

En la práctica esto implica: (1) que el número total de establecimientos, tanto para el conjunto del universo como para sus distintas agrupaciones de acuerdo con la codificación CIUU, se corresponde con los datos arrojados por el *recuento*; (2) que para cada una de las franjas horarias nocturnas el número de establecimientos y su distribución dentro de las distintas piezas o subdivisiones del espacio urbano, se ha estimado aplicando la participación (en términos de porcentaje) del respectivo grupo dentro del universo de CIVICO al grupo correspondiente dentro del universo del *Recuento*. O sea que el número de establecimientos que operan en una franja horaria (*f*) es:

$$Q_f = \frac{Q_k}{Q_r} \cdot Q_c$$

En donde:

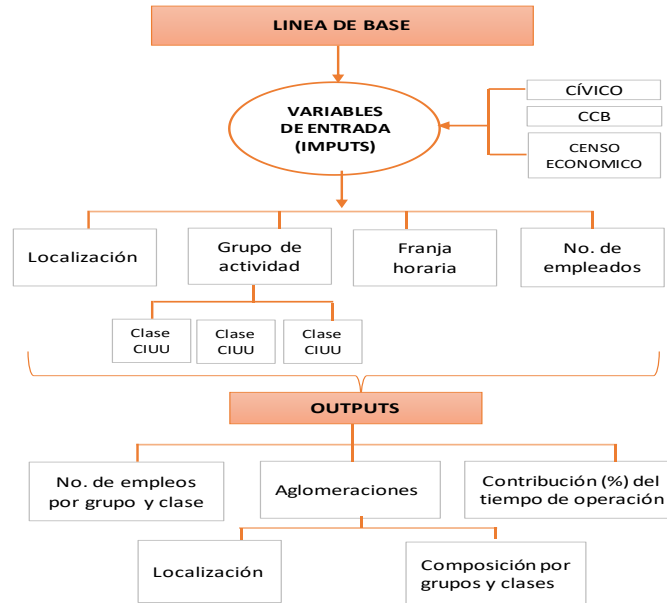
Q_k = Número de establecimientos *k* de una determinada clase CIUU que operan (producen o prestan servicio) en una franja horaria dada según la información de Cívico.

Q_c = Número total de establecimientos de la misma clase en la base Cívico.

Q_r = Número total de establecimientos de dicha clase según el Recuento. En algunos casos en que para esta clase o grupo de actividades no se dispone de información en el Recuento entonces se sustituyó con el dato correspondiente del **Registro Mercantil**.

Ilustración 1 se puede visualizar de manera gráfica la relación entre las variables que virtualmente conforman la línea de base y los outputs obtenidos mediante el procesamiento de las variables en ella contenidas: por un lado, permite disponer de información básica para estimar la contribución por grupos y clases de actividades nocturnas al PIB, el empleo y el valor agregado, que se presentan en el siguiente capítulo. Por el otro, permite identificar la localización y la composición, también por grupos y clases del CIUU, de las aglomeraciones de actividades de la economía nocturna, lo cual posibilita identificar las condiciones espaciales urbanas que explican su implantación, la mayor o menor especialización de dichas localizaciones y su grado de interdependencia (por ejemplo: del entretenimiento y restaurantes con turismo y hotelería tal como parece ocurrir con los sectores de Quinta Paredes y el Salitre). Esta información también permitirá detectar con mayor especificidad las posibles áreas de oportunidad, tanto para el grupo de cultura y entretenimiento como para los demás grupos de la economía en los cuales eventualmente la ciudad podría adquirir ventajas competitivas.

Ilustración 1.- Metodología Caracterización Actividades Nocturnas



Fuente: Elaboración Propia, 2019

Adicionalmente, se incorporó una cuarta variable de información correspondiente a la Encuesta de Movilidad 2015. La encuesta de movilidad ofrece información desagregada por horarios, en relación con los patrones de movilidad de la población, medios de transporte, motivo y número de viajes, orígenes y destinos, entre otras variables.

En el análisis se tomó como punto de partida la matriz origen y destino con las distintas ZAT³.

Tabla 3 en donde la primera columna identifica las ZAT de origen de los viajes, el total de viajes la participación de los viajes de llegada en el total de la ciudad, un indicador de la desviación de viajes frente a la desviación de las ZAT y las dos últimas filas identifican si la ZAT recibe un número de viajes superior a la media de la ciudad más una desviación estándar. La ZAT se considera importadora leve si recibe menos viajes que la media menos la mitad de una desviación estándar.

³ Zonas de Análisis de Transporte

Tabla 3 Matriz Origen Destino.

Origen/Destino	ZAT1	ZAT2	...	ZATn	Total	% tot	Z	Exp	Exp leve
ZAT1	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z1$	%Z1			
ZAT2	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z2$	%Z2			
ZAT3	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z3$	%Z3			
...	$\sum v_i Zj$				
ZATn	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Zn$	%Zn			
Total	$\sum v_j Z1$	$\sum v_j Z2$		$\sum v_j Zn$	$\sum v_{ij} Zn$				
Participación	%Z1	%Z2		%Zn					
Z									
Gran Imptdr									
Imptdr leve									

Fuente: Procesamiento Propio

De otra parte, en la tabla, las columnas corresponden a las ZAT de destino e igualmente se toma el total de viajes originados en la ZAT, la participación de los viajes originados en la ZAT frente al total de viajes originados en la ciudad. Se calcula el indicador Z como el número de desviaciones estándar de la desviación de viajes de origen de cada ZAT frente a la media de los viajes originados en la ciudad. Se identifica si la ZAT es exportadora de viajes cuando su participación es superior a la media más una desviación estándar. La ZAT se identifica como exportadora leve cuando su participación en los viajes originados es menor a la media menos una desviación estándar. Los resultados más detallados se presentan en este capítulo y el capítulo siete.

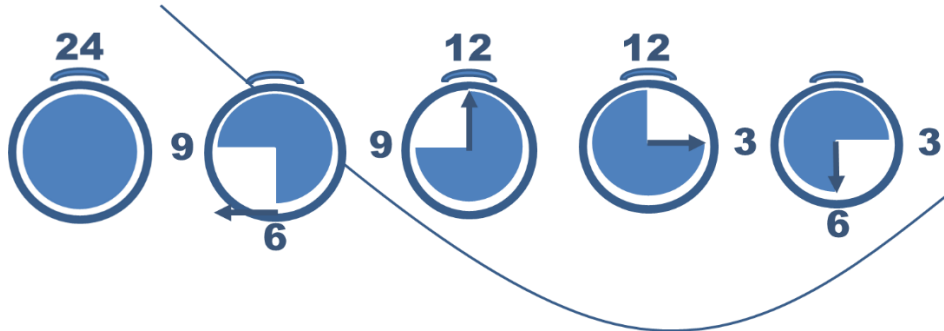
4.2. Caracterización de la Noche

Bogotá es una ciudad con un sector económico nocturno todavía incipiente cuyas externalidades positivas de urbanización y aglomeración apenas comienzan a ser identificadas o requieren ser generadas, y cuyas probabilidades de crecimiento no dependen exclusivamente del sector de la cultura, el entretenimiento, el turismo y el expendio de comidas y bebidas. Esta consideración llevó a plantear como enfoque la necesidad de contemplar de manera amplia todas las actividades relacionadas con una Bogotá activa durante 24 horas, incluyendo actividades de transformación, comercio y servicios institucionales.

El resultado permite identificar que a la noche es un espacio variable con dinámicas (sociales y comerciales) diferentes a lo largo del tiempo por lo cual es conveniente diferenciar franjas horarias que introducen notables distinciones en la clase de actividad, su forma de operación y la funcionalidad de la ciudad. Para el efecto, se determinaron

cuatro franjas representativas i) La noche como complemento del día, ii) la noche especializada, iii) la noche profunda y iv) la noche como preparación del día. A éstas se suman las actividades que funcionan 24 horas, que comprenden la franja nocturna de las 18:00 a las 06:00 am.

Ilustración 2 Momentos representativos de la noche



Fuente: SDDE, elaboración ODEB.

De manera general, se puede observar en la tabla 3 la distribución resultante de la actividad económica bogotana distribuida por grandes sectores económicos (o divisiones según la clasificación CIUU Rev. 4) y por las franjas horarias enunciadas. El número total de establecimientos corresponde al recuento ajustado, cuando fue necesario en uno u otro sector, acudiendo a los datos del registro y, por ello, los valores absolutos deben ser considerados como cifras solamente indicativas para aproximarse a la magnitud de la actividad considerada y la distribución porcentual por franjas horarias corresponde a la que arroja la información de Cívico.

Tabla 4 Grandes Divisiones Económicas y número de establecimientos del recuento 2017 por franjas horarias

Sector Económico y División	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS DEL RECUESTO 2017 POR FRANJAS HORARIAS											
	TOTAL RECUESTO 2017	% Vertical	Franja 18 a 21	% Vertical*	% Horizontal	Franja 21 a 24	% Vertical	% Horizontal	Franja 00 a 03	% Horizontal	Franja 03 a 06	% Horizontal
Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos Automotores y Motocicletas	146.435	46,77%	36.515	39,3%	24,9%	3.642	14,7%	2,5%	583	0,40%	571	0,39%
Alojamiento y Servicios de Comida	45.821	14,63%	18.842	20,3%	41,1%	10.094	40,7%	22,0%	817	1,78%	293	0,64%
Industrias Manufactureras	35.434	11,32%	4.735	5,1%	13,4%	405	1,6%	1,1%	129	0,36%	129	0,36%
Otras actividades de servicios	25.039	8,00%	10.627	11,4%	42,4%	764	3,1%	3,1%	128	0,51%	128	0,51%
Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas	10.819	3,46%	5.587	6,0%	51,6%	1.701	6,9%	15,7%	137	1,27%	137	1,27%
Transporte y Almacenamiento	10.013	3,20%	1.968	2,1%	19,7%	1.715	6,9%	17,1%	231	2,31%	231	2,31%
Información y Comunicaciones	9.146	2,92%	4.334	4,7%	47,4%	2.111	8,5%	23,1%	73	0,80%	73	0,80%
Actividades Artísticas, de Entretenimiento y Recreación	7.688	2,46%	4.100	4,4%	53,3%	2.732	11,0%	35,5%	202	2,63%	170	2,21%
Educación	5.876	1,88%	77	0,1%	1,3%	24	0,1%	0,4%	10	0,16%	9	0,15%
Actividades de atención de la Salud humana y de Asistencia Social	5.525	1,76%	758	0,8%	13,7%	258	1,0%	4,7%	66	1,19%	66	1,19%
Actividades de Servicios Administrativos y de Apoyo	3.992	1,27%	4.183	4,5%	104,8%	766	3,1%	19,2%	34	0,84%	33	0,83%
Actividades Financieras y de Seguros	3.552	1,13%	719	0,8%	20,3%	435	1,8%	12,2%	42	1,17%	42	1,17%
Construcción	1.691	0,54%	356	0,4%	21,0%	80	0,3%	4,7%	0	0,00%	0	0,00%
Actividades inmobiliarias	937	0,30%	52	0,1%	5,6%	15	0,1%	1,6%	4	0,43%	4	0,43%
Electricidad Gas y Agua	748	0,24%		0,0%	0,0%		0,0%	0,0%		0,00%		0,00%
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	405	0,13%	64	0,1%	15,8%	62	0,2%	15,3%	2	0,47%	2	0,47%
TOTAL	313.121	100,0%	92.917	100%	29,7%	24.804	100%	7,9%	2.457	0,78%	1.888	0,60%

Fuente: Recuento de Unidades Económicas 2017, Secretaría de Planeación Distrital y Cívico: Distribución de Establecimientos con Actividad Nocturna por franjas horarias y grupos de actividad.

* Nota: Porcentaje (%) Horizontal (Franja/Recuento) . 100

Fuente: Procesamiento propio a partir de SDP y Cívico

Como se evidencia en la tabla anterior y basados en la información aportada por Cívico, un porcentaje máximo del 30% del universo de los establecimientos opera en el horario nocturno comprendido entre las 18 y las 21 horas, después del cual las sucesivas franjas horarias evidencian una caída de la participación cada vez más pronunciada: ocho por ciento (8%) de las 21 horas a las 24; 0,8% de media noche a 03:00; y 0,65% de 03:00 a 06:00.

En las tablas 5 y 6 se ha desagregado la información correspondiente a los segmentos denominados “economía nocturna” (en el sentido restringido que se precisó más atrás) y “economía naranja”. Debe advertirse, en todo caso, que las actividades incluidas no necesariamente conforman agrupamientos homogéneos, y también podrían incluirse otras según diferentes enfoques. Por lo tanto, se trata de un ejercicio exploratorio de carácter indicativo.

Tabla 5 Economía de la vida Nocturna: Número Total y Clases de Establecimientos que operan en horas nocturnas

CIUU	Sector Económico y División	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS DEL RECUENTO 2017 POR FRANJAS HORARIAS													
		TOTAL RECUENTO 2017	% Vertical	Franja 18 a 21	% Vertical	% Horizontal	Franja 21 a 24	% Vertical	% Horizontal	Franja 00 a 03	% Vertical	% Horizontal	Franja 03 a 06	% Vertical	% Horizontal
47	Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas	94.776	55,85%	34.264	59,4%	36,2%	3.332	21,6%	3,5%	475	30,9%	0,5%	463	46,7%	0,5%
52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	5.753	3,39%	1.493	2,6%	25,9%	1.375	8,9%	23,9%	137	8,9%	2,4%	137	13,8%	2,4%
55	Alojamiento	2.761	1,63%	2.445	4,2%	88,6%	2.433	15,7%	88,1%	139	9,1%	5,0%	136	13,7%	4,9%
56	Actividades de servicios de comidas y bebidas	43.060	25,37%	16.397	28,4%	38,1%	7.661	49,6%	17,8%	678	44,2%	1,6%	157	15,8%	0,4%
79	*Actividades de las agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reserva y actividades relacionadas	4.217	2,48%	818	1,4%	19,4%	189	1,2%	4,5%	29	1,9%	0,7%	25	2,5%	0,6%
85	Educación	5.876	3,46%	77	0,1%	1,3%	0	0,0%	0,0%	1	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
86	Actividades de atención de la salud humana	5.525	3,26%	758	1,3%	13,7%	258	1,7%	4,7%	66	4,3%	1,2%	66	6,6%	1,2%
92	Actividades de juegos de azar y apuestas	2.886	1,70%	762	1,3%	26,4%	173	1,1%	6,0%	5	0,3%	0,2%	2	0,2%	0,1%
93	*Actividades deportivas y actividades recreativas y de esparcimiento	4.857	2,86%	644	1,1%	13,3%	38	0,2%	0,8%	6	0,4%	0,1%	6	0,6%	0,1%
	TOTAL	169.711	100,0%	57.659	100,0%	34,0%	15.458	100,0%	9,1%	1.535	100,0%	0,9%	993	100,0%	0,6%

* Nota: El número total de establecimientos corresponde al del Registro Mercantil pues las actividades 79 y 93 no aparecen discriminadas en el Recuento.

Fuentes: Para los totales Recuento y CCB. Distribución por Franjas Horarias con base en Cívico.

Fuente: Procesamiento propio a partir de SDP y Cívico

Se puede observar que el comercio al por menor y los servicios de comidas y bebidas participan en **la franja más temprana de 18 horas a 21 con 50.661 establecimientos que representan el 76,8%** de todas las unidades que conforman la economía nocturna. Por su lado, las actividades más distintivas de la economía naranja y de la vida nocturna, a saber: actividades creativas, artísticas y de entretenimiento; las deportivas, recreativas y de esparcimiento, así como los juegos de azar y apuestas sumadas aportan en esta **primera franja 4.101 establecimientos**, equivalentes al **6,2%** de la suma de todas las unidades económicas que conforman estos dos segmentos de la economía. En la **segunda franja de 21 horas** hasta media noche la participación del *comercio al por menor*, conjuntamente con *los servicios de comidas y bebidas* desciende a **10.993 establecimientos** y las *creativas, de recreación y juegos* a **2.733**.

Tabla 6 Economía Naranja: Número Total y Clases de Establecimientos que operan en horas nocturnas

CIUU	Sector Económico y División	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS DEL RECUESTO 2017 POR FRANJAS HORARIAS													
		TOTAL RECUESTO 2017	% Vertical	Franja 18 a 21	% Vertical	% Horizon- tal	Franja 21 a 24	% Vertical	% Horizon- tal	Franja 00 a 03	% Vertical	% Horizon- tal	Franja 03 a 06	% Vertical	% Horizon- tal
58	Actividades de edición	2.150	3,57%	339	4,1%	15,8%	113	2,2%	5,3%	68	12,0%	3,2%	68	12,7%	3,2%
59	Actividades cinematográficas, de video y producción de programas de televisión, grabación de sonido y edición de música	2.533	4,21%	1.923	23,0%	75,9%	1.876	35,8%	74,1%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
62	*Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas), consultoría informática y actividades relacionadas	12.095	20,10%	-	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
63	* Actividades de servicios de información	2.023	3,36%	-	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
71	*Actividades de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos	16.461	27,35%	1.894	22,7%	11,5%	454	8,7%	2,8%	202	35,8%	1,2%	202	37,8%	1,2%
73	*Publicidad y estudios de mercado	12.965	21,54%	1.079	12,9%	8,3%	432	8,2%	3,3%	77	13,7%	0,6%	77	14,4%	0,6%
74	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas	7.154	11,89%	422	5,1%	5,9%	89	1,7%	1,2%	67	11,8%	0,9%	67	12,5%	0,9%
90	Actividades creativas, artísticas y de entretenimiento	4.802	7,98%	2.695	32,3%	56,1%	2.273	43,4%	47,3%	151	26,7%	3,1%	120	22,6%	2,5%
	TOTAL	60.183	100,0%	8.352	100,0%	13,9%	5.237	100,0%	8,7%	564	100,0%	0,9%	534	100,0%	0,9%

* Nota: El número total de establecimientos corresponde al del Registro Mercantil pues las actividades 62, 63, 71 y 73 no aparecen discriminadas en el Recuento.

Fuentes: Para los totales Recuento y CCB. Distribución por Franjas Horarias con base en Cívico.

Fuente: Procesamiento propio a partir de SDP y Cívico

4.2.1. Noche como Complemento del día. Franja de 18:00 pm a 21:00 pm.

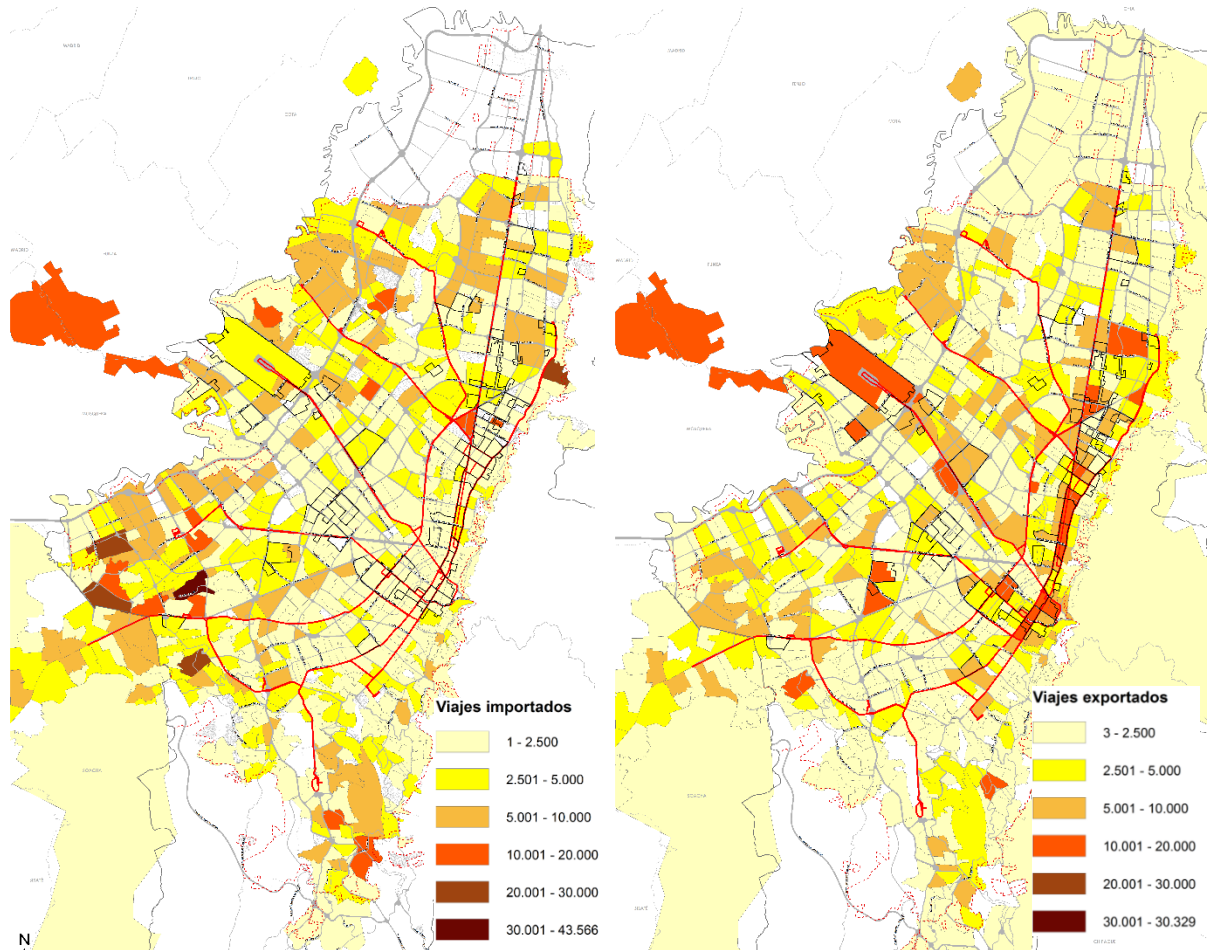
En esta franja predominan las actividades complementarias de la vida diurna y cuyos consumidores (o demandantes) no pueden realizarlas en otros horarios por razones de trabajo, negocios o estudio (e incluso por razones vinculadas con la vida del hogar). Gran parte de la oferta está constituida por actividades que satisfacen necesidades de consumo y servicios de los individuos y hogares, como abastecimiento de alimentos, vestuario y artículos para el hogar que no pueden ser satisfechos en los horarios laborales diurnos. Este horario es el que mejor conviene a los establecimientos de este tipo de comercio porque no contabilizan laboralmente como horas con recargo nocturno, pues lo contrario eleva significativamente los costos del factor trabajo. Al respecto debe tenerse en cuenta que la hora nocturna laboral tiene un recargo del 35% a partir de las 9 de la noche al cual debe sumársele otro 75% si es hora extra nocturna (ver cuadro 2). Sumado los recargos esto significa que después de las 9 de la noche la hora puede llegar a costar hasta 110% adicional con relación a la hora diurna.

En cuanto a la movilidad, es en este periodo de la noche donde se presentan el 52,39% de los viajes nocturnos, correspondientes a 2.194.059 viajes, en los cuales prima el transporte a pie (29,47%) y en SITP (22,19%). Transmilenio (15,23%) y auto particular (10,98%) se ubican en el tercer y cuarto puesto de medios utilizados, y cuyo principal motivo de viaje es el regreso a casa, según información de la encuesta de origen-destino.

Así mismo se observa que los mayores receptores de viajes en este horario son el sector de Tintal (Kennedy), Villa Teresita (Engativá), Tibabuyes (Suba), Perpetuo Socorro (Kennedy), San Vicente Ferrer (Tunjuelito), entre otros, lo cual puede entenderse debido a la alta densidad poblacional que se presenta en esos sectores.

En cuanto a la generación de viajes en este momento de la noche se resalta el desplazamiento desde el Aeropuerto, el municipio de Mosquera, y las localidades de La Candelaria, Santa Fe y Chapinero, quienes presentan una mayor densidad en oferta cultural, educativa y turística, así como las localidades de Antonio Nariño y Puente Aranda, por su marcada actividad comercial e industrial.

Mapa 1 Viajes exportados e importados, franja horaria 18:00 a 21:00



Fuente: Elaboración ODEB con base en Encuesta de Movilidad 2015

En cuanto al comportamiento del comercio por franjas horarias, se observa en la distribución sectorial que es en este momento de la noche en donde el comercio presenta una mayor participación (grupo en el cual a su vez predomina el comercio minorista con 34.264 establecimientos), seguido por alojamiento y servicios de comida (categoría donde predominan los servicios de comida con 16.397 unidades); y bastante alejadas, en el tercer lugar, clasifican otras actividades de servicios personales. Entre los tres grupos suman el 70% de las unidades que operan durante la noche como complemento del día.

Así mismo se muestra en la Tabla 5 que el comercio al por menor y los servicios de comidas y bebidas participan con 50.661 establecimientos que representan el 76,8% de todas las unidades que conforman la economía nocturna. Por su lado, las actividades más distintivas de la economía naranja y de la vida nocturna, a saber: actividades creativas, artísticas y de entretenimiento; las deportivas, recreativas y de esparcimiento,

así como los juegos de azar y apuestas sumadas aportan en esta primera franja 4.101 establecimientos, equivalentes al 6,2% de la suma de todas las unidades económicas que conforman estos dos segmentos de la economía.

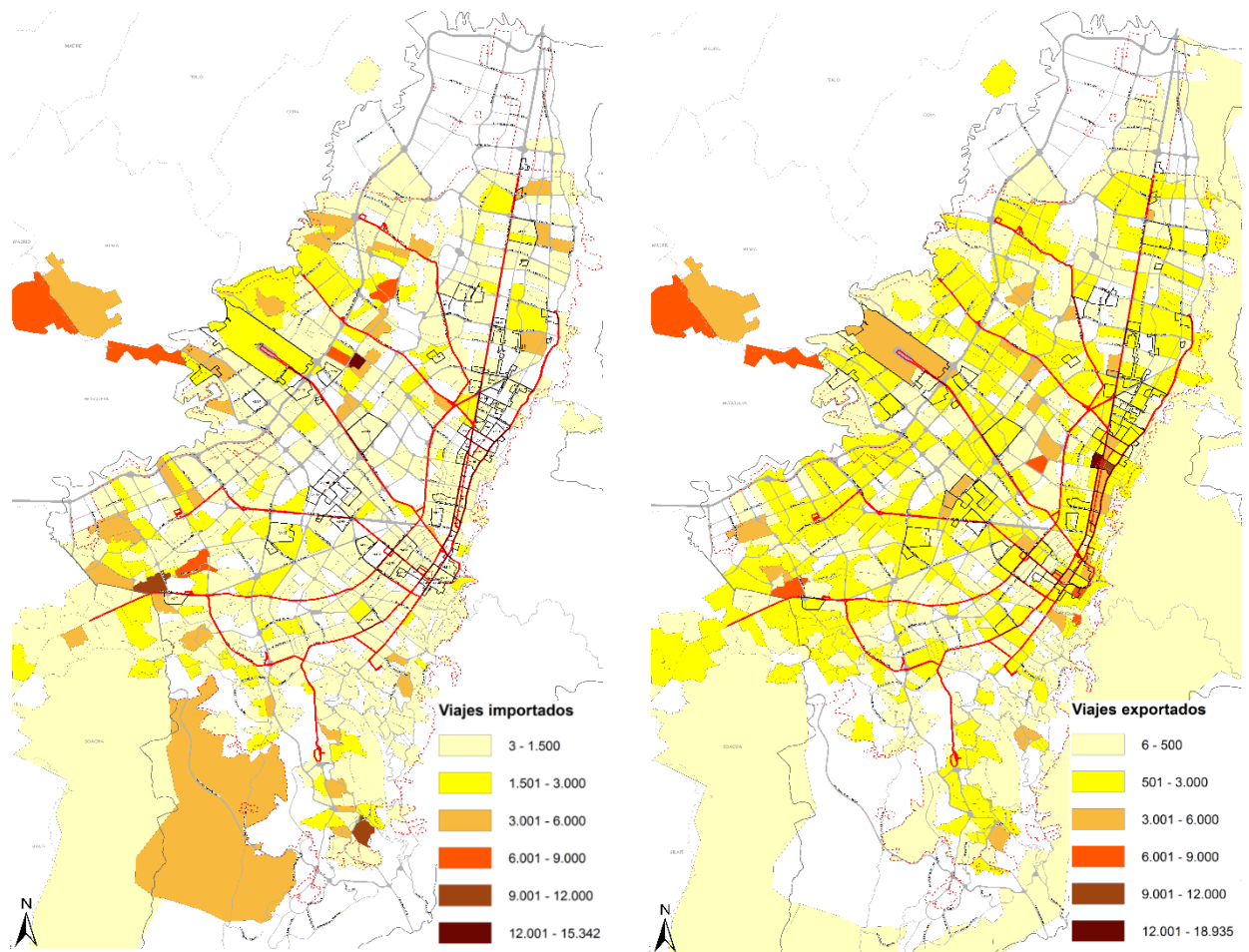
4.2.2. Noche Especializada: De 21:00 pm a 24:00 pm.

La oferta en este horario estará más orientada a negocios muy competitivos que puedan absorber los mayores costos de mano de obra, o a una demanda más conspicua de restaurantes, bebidas, espectáculos musicales y entretenimiento, incluidos servicios vinculados al turismo. Esto significaría que al avanzar la noche la oferta tiende a especializarse. Sin embargo, como se pondrá de presente más adelante, en el caso bogotano es preciso considerar que el consumo de bebidas embriagantes en bares constituye probablemente la actividad nocturna más frecuente y más extendida entre demandantes relativamente de menores ingresos; es una actividad donde se presentan muchas modalidades de economía informal, con horarios que en este caso se prologan por lo menos hasta la 3 de la mañana.

Para la economía nocturna es el momento de la noche en donde se ejercen con mayor intensidad las actividades culturales, gastronómicas y de ocio, grandes dinamizadoras de la economía, presentando la participación del comercio al por menor, conjuntamente con los servicios de comidas y bebidas un descenso a 10.993 establecimientos y las creativas, de recreación y juegos a 2.733; actividades comerciales que vinculan a una población, mayoritariamente joven, quienes finalizan sus tareas académicas y laborales y buscan realizar otro tipo de actividades, especialmente de jueves a domingo. Este segmento de la población se torna, junto al turismo atraído, en el público objetivo de las medidas 24 horas alrededor del mundo.

Se estima que en este momento de la noche se realizan aproximadamente 662.293 viajes, correspondientes al 15.81% del total de viajes en horario nocturno, los cuales en su mayoría son realizados a pie (26,75%) y en SITP (21,94%). Transmilenio (13,25%) y auto particular (12,23%); el principal motivo de viaje es el de regresar a casa, por lo cual se observa en el Mapa 2 que los destinos con mayor atracción de viajes son localidades como Kennedy, Ciudad Bolívar, Engativá y Suba.

Mapa 2 Viajes exportados e importados, franja horaria 21:00 a 00:00.



Fuente: Elaboración ODEB con base en Encuesta de Movilidad 2015

En cuanto a la participación de los sectores en la franja comprendida entre las 21:00 y las 24:00 pasa al primer lugar el alojamiento y servicios de comida seguido por el comercio y el tercer lugar viene a ser ocupado por las actividades artísticas, de entretenimiento y recreación. Estos tres grupos alcanzan el 66,4% de los establecimientos que operan durante este período.

4.2.3. Noche Profunda: Franja de las 12:00 am a las 3:00 am.

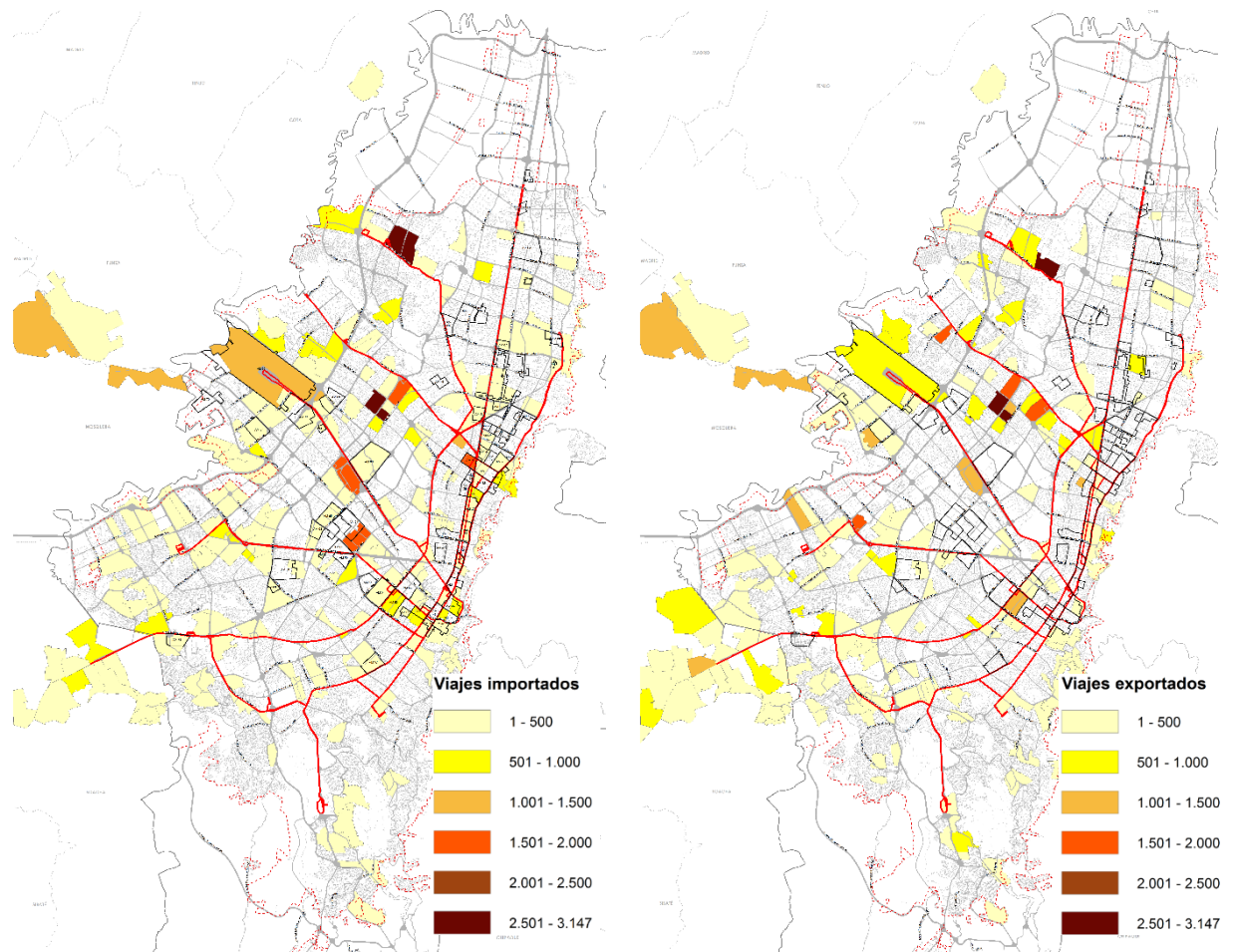
Esta franja se caracteriza por la continuación y terminación de las actividades especialmente asociadas a la rumba, consumo de bebidas alcohólicas localizadas en áreas especializadas y del comercio asociado a dicha actividad como expendios de comidas rápidas entre otros. En parte se explica por las reglamentaciones distritales en cuanto horarios de cierre de este tipo de establecimientos. Se suma la caída en los servicios urbanos, incluido el transporte público y en general de la dinámica de las actividades. Esta franja se traslapa con la de 3:00 a 6:00 am en cuanto la activación de nodos especializados como por ejemplo Corabastos.

En este momento de la noche se dan por terminadas las actividades asociadas al entretenimiento, las directrices normativas así lo dictan, lo cual disminuye el ritmo de la

ciudad, comportamiento que se refleja considerablemente en el número de viajes, presentándose 76.942 viajes, en donde el 33,16% tienen como motivo ir a trabajar, seguido de hacer otras cosas (15,21%) y volver a casa (14,80%). Es importante hacer énfasis en que los datos acá plasmados corresponden a la totalidad de los viajes y no se encuentran desagregados por días de la semana; lo cual se asume que modificaría los motivos de viaje.

En este momento de la noche se inician diversas actividades de índole comercial, como lo son el transporte de mercancías y actividades mayoristas y minoristas de aprovisionamiento, almacenamiento y distribución de alimentos, en áreas de actividad altamente especializadas. Es así como dos aglomeraciones propias de este horario y claves para el desempeño económico de Bogotá están representadas por CORABASTOS y los Madrugones de San Victorino; en donde se observan generación y recepción del mayor número de viajes en esta franja horaria, junto con Mosquera y el Aeropuerto (Mapa 3).

Mapa 3 Viajes exportados e importados, franja horaria 00:00 a 03:00



Fuente: Elaboración ODEB con base en Encuesta de Movilidad 2015

Al observar la participación de actividades económicas en esta franja es posible evidenciar una notable disminución de la actividad comercial en todos los renglones, en donde la mayor participación se consolida en alojamiento y servicios de comida, con

aproximadamente el 33%, seguida por transporte y almacenamiento y actividades artísticas y de recreación, con un peso del 9% y 8% respectivamente.

4.2.4. Noche como Preparación del Día: De las 3:00 am a las 6:00 am.

Las actividades distintivas de este segmento podrían denominarse de comercio y abastecimiento matinal. Si bien durante un segmento se presenta mezcla horaria (no funcional ni espacial) con otras actividades de entretenimiento que se extienden hasta las 3 am, la característica de este segmento es que desde tempranas horas se activan servicios como el transporte de mercancías y actividades mayoristas y minoristas de aprovisionamiento, almacenamiento y distribución de alimentos y de otras mercancías, en áreas de actividad altamente especializadas que, a la postre, conforman los nodos de actividades (aglomeraciones). Dos aglomeraciones propias de este horario y claves para el desempeño económico de Bogotá están representadas por Corabastos y los Madrugones de San Victorino. Se suma a esta franja el inicio del desplazamiento a la jornada laboral y estudiantil, lo que implica la movilidad de las áreas residenciales y de periferia a los principales centros de actividad económica.

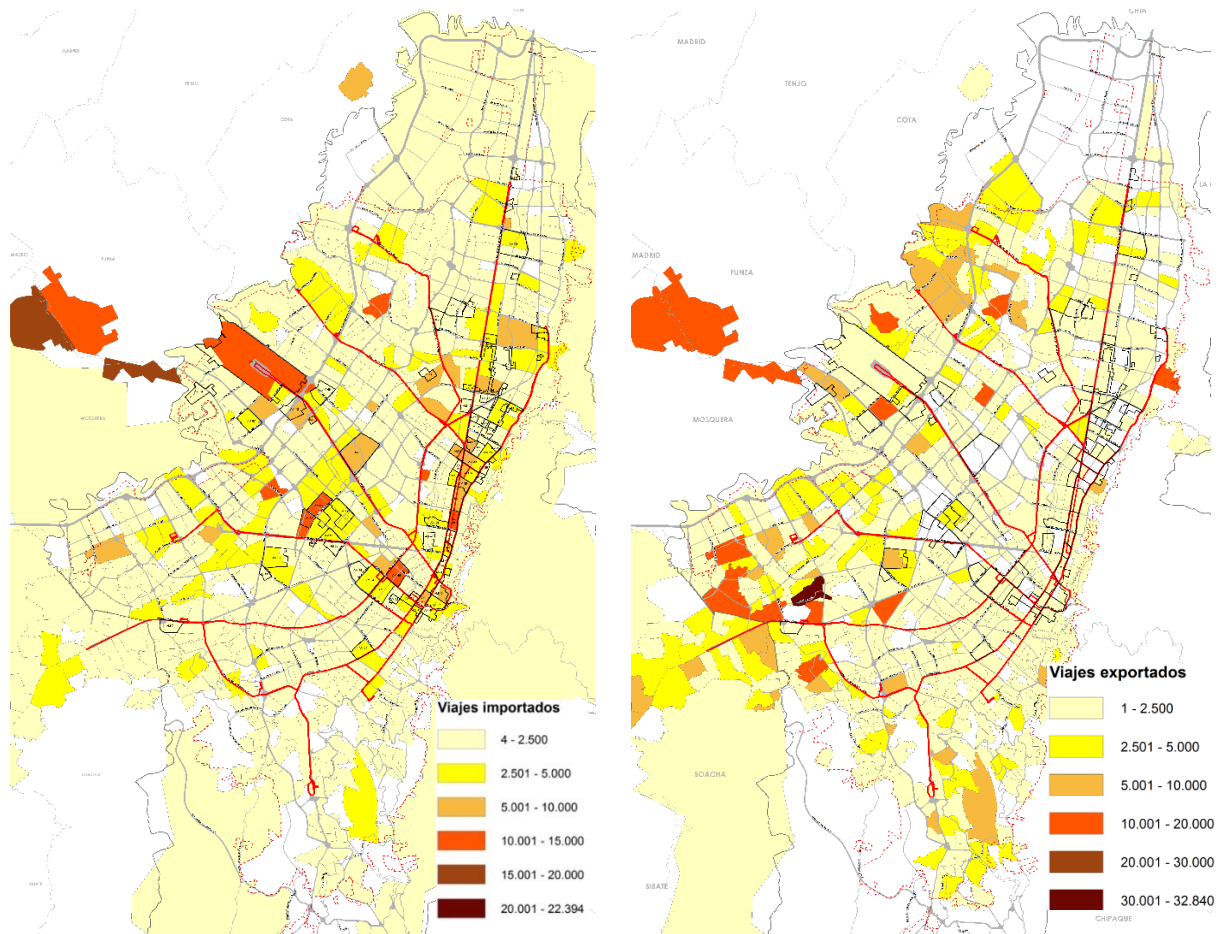
En este momento la noche se constituye como el momento en el cual se reinician las actividades asociadas al trabajo; como lo es el abastecimiento y logística empresarial, la preparación de alimentos; y a su vez inician los desplazamientos a los lugares de trabajo y estudio, representando casi un 30% de los viajes realizados entre las 6pm y las 6am (1.254.767), de los cuales el principal motivo es trabajo y estudio (64,36% y 22,06% respectivamente) y la mayor parte de los viajes se realizan en SITP (29,35%) y Transmilenio (19,22%).

En esta franja horaria se pudo establecer que los mayores exportadores de viajes son los portales de Transmilenio y las localidades con mayor densidad poblacional como Engativá, Bosa, Ciudad Bolívar, Tunjuelito y Kennedy. (ver

Si bien es un periodo de la noche en el cual no se desarrollan de igual manera las actividades culturales, turísticas y gastronómicas, si es una franja horaria que cuenta con mucho potencial en sectores como logística que han de aportar a la descongestión del día y a disminuir significativamente las pérdidas asociadas a esta, tema que se tratará más adelante.

En la distribución sectorial y participación asociada a la noche como preparación del día se evidencia, como se mencionó en un comienzo, que la actividad comercial desciende a un 0.6% respecto a la noche; y que cuyo comportamiento es similar al de la franja horaria anterior (00:00 a 03:00). Nuevamente es importante resaltar aquellas empresas que comprenden un funcionamiento continuo y no se encuentran en lo contemplado y caracterizado por Cívico; así como el comercio informal, de gran participación a lo largo de la noche, pero de difícil caracterización.

Mapa 4 Viajes exportados e importados, franja horaria 03:00 a 06:00.



Fuente: Elaboración ODEB con base en Encuesta de Movilidad 2015

4.2.5. Franja de la Noche Continua: 18:00 pm a 6:00 am

Este horario es utilizado especialmente por empresas, establecimientos y actividades que laboran ininterrumpidamente las 24 horas. La grande y mediana industria manufacturera, debido a sus niveles de productividad más elevados y, posiblemente al efecto positivo sobre la tasa de ganancia de una rotación más acelerada del capital fijo, tienden a operar las 24 horas.

De acuerdo con información suministrada por la ANDI, en este estudio se ha estimado que a lo largo de las 12 horas comprendidas entre las 18:00 y las 06:00, se mantienen activas 278 grandes industrias que ocupan alrededor de 48.500 personas. En sentido estricto, este es el principal sector de la economía bogotana, conjuntamente con el alojamiento y un cierto número de establecimientos logísticos, que en la actualidad configura realmente un segmento económico que opera 24 horas.

Otra actividad que tiende a laborar ininterrumpidamente está representada por los servicios logísticos estrechamente vinculados con el transporte, el almacenamiento, el aprovisionamiento y la distribución de mercancías. Sin embargo, en Bogotá las actividades logísticas parecieran apenas comienzan a diferenciarse de otras formas

más tradicionales de bodegaje, transporte y distribución de mercancías. En este tipo de actividades desempeña un papel relevante la Zona Franca de Fontibón.

En este orden de ideas, es preciso desplazar el foco de atención de los establecimientos hacia las **grandes aglomeraciones de actividades especializadas**. Para esta estimación, se utilizaron otras fuentes con el fin de estimar aproximadamente en algunas de ellas el número de establecimientos y la cantidad de personas que emplean durante el tiempo de su funcionamiento. Para cada aglomeración el número de establecimientos o locales se obtuvo de fuentes directas o de estudios que los contabilizaron mediante encuestas directas; la cantidad total de empleos procede de las mismas fuentes, pero el número de trabajadores nocturnos se estimó con base en la **Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)** y las distribuciones por grupos de actividad suministrada por la información de Cívico. A continuación, se presentan las características más notables de las cuatro mayores aglomeraciones:

- **Corabastos:** Constituye el gran centro que abastece toda la Metrópoli de productos agrícolas alimenticios no procesados. Su peso específico dentro de su sector lo ha convertido en el **árbitro** de los precios de las mercancías que allí se transan. De acuerdo con la página web de la entidad:
 - En sus instalaciones operan 6.500 comerciantes mayoristas y minoristas.
 - Moviliza 12.400 toneladas diarias de alimentos, e ingresa un promedio de 12.500 vehículos/día (rango: entre 12.000 y 18.000 vehículos al día). Y recibe alrededor de 200.000 visitantes/día.
 - Ventas diarias del orden de \$24.000 millones (estimado con base en \$2 millones por tonelada comercializada).
- **Zona Franca:** Alberga 268 empresas: 102 son industrias manufactureras y 166 pertenecen al grupo de actividades de logística. Según su página web estas empresas generan 21.218 empleos directos.
- ,
- **Aeropuerto:** Opain, que es el concesionario que opera El Dorado, estima que allí laboran 28.000 personas/día.
 - Por el Aeropuerto transitan alrededor de 87.000 personas/día sumando pasajeros más acompañantes. Al año esto representa 32 millones de transeúntes.
 - Las horas más concurridas están entre la 5 y las 7 de la mañana y entre las 7 y las 9 de la noche. Los pasajeros nocturnos ascienden, en promedio, a 20.000 por noche.
 - A la terminal de carga arriban entre 500 y 800 camiones/día, la mayoría en las horas de la noche y transportan flores para exportación (entre 600 y 650 camiones). Es el primer Aeropuerto de Latinoamérica en transporte de carga con un volumen superior a 670 mil toneladas/anuales.
- **San Victorino:** Se comporta como un distrito comercial altamente especializado en la comercialización de *prendas de vestir*. Del total **5.594 microempresas** y pequeñas empresas manufactureras que hacen parte de esta industria en Bogotá, **2.836**, esto es, el **50,7%** comercializan sus productos a través de los **Madrugones**.
 - De acuerdo con la información de la Galería Inmobiliaria (2007), San Victorino contaba en esa fecha con 3.317 locales ocupados con más de 3.253 puestos de venta localizados en los Madrugones. Estos madrugones operan dos veces por semana, aproximadamente de tres a once de la mañana.

- La Galería Inmobiliaria estimó el empleo generado por esta aglomeración en 23.840

Por supuesto, existen otras aglomeraciones que posteriormente deben ser incorporadas en el análisis, a medida que se disponga de la información pertinente. Entre otras, cabe mencionar **CORFERIAS** por la importancia de su operación durante la noche temprana y sus efectos sobre el *turismo de negocios*. También existen otras como el **mercado de Paloquemao** y el mercado para peregrinos en el entorno del **Santuario del Divino Niño (Barrio 20 de Julio)**, las terminales de transporte y otras plazas de mercado.

4.2.6. Conclusiones

De manera sintética, referente a las actividades económicas se puede concluir:

- 1) El evidente predominio del comercio al por menor y de los servicios de restaurantes durante la noche temprana y, más allá, hasta las 24:00, corrobora que el motivo básico que estimula la demanda a lo largo de este ciclo es la realización de actividades complementarias de la vida diurna encaminadas al abastecimiento de los hogares, así como al mantenimiento de equipos y otros bienes durables de uso doméstico; también son significativas otras actividades complementarias como la educación nocturna y otros servicios de suministro de calzado y vestuario, de reparación y manteniendo de efectos personales, y de reparación de equipos electrónicos así como de peluquería y tratamientos de belleza.
- 2) La pequeña y la mediana industria, que son el tamaño de establecimientos que en este caso capta la información de Cívico, tiene una presencia apreciable durante la noche temprana (de las 18:00 a las 21:00), pero a partir de esta hora sólo opera un poco más del 1% de los establecimientos diurnos, de tal modo que después de la media noche sólo siguen funcionando unas pocas unidades relacionadas con la elaboración de productos alimenticios (25 en total) y la confección de prendas de vestir (63 unidades). Este comportamiento sugiere que, en efecto, solamente las grandes industrias tienen capacidad para funcionar las 24 horas en tres turnos, suministrando directamente alternativas de transporte a sus empleados y obreros.
- 3) El comportamiento observado en las actividades categorizadas como nocturnas y de economía naranja sugiere que la masiva presencia de los establecimientos detallistas y de aquellos relacionados con expendio de comidas y bebidas -ligados sobre todo a la demanda urbana de los hogares y de las actividades complementarias de la jornada diurna-, es lo que genera el **umbral de mercado** y **las economías de aglomeración** indispensables para que también se implanten las externalidades requeridas en materia de transporte, seguridad, atención a la salud, alumbrado y acondicionamiento del espacio público. Esto implica, en consecuencia, que estas actividades contribuyen decisivamente a movilizar el volumen de demanda y adecuar el entorno urbano requerido para que también se puedan implantar las demás actividades de la vida nocturna y la economía naranja. De hecho, a medida que este entorno va languideciendo al avanzar hacia la medianoche, se constata que

prácticamente también cesa el funcionamiento de los establecimientos pertenecientes a los dos segmentos (naranja y vida nocturna).

4) Al examinar más detalladamente la participación por franjas horarias de las actividades que componen la “*economía nocturna*” y “*economía naranja*” se aprecian tres comportamientos que permiten comprender, en gran medida, las dinámicas que condicionan un crecimiento vigoroso de las actividades que operan tanto en franjas nocturnas como a lo largo de 24 horas:

- Si se hace abstracción de las grandes industrias (por lo demás, poco numerosas en el caso bogotano) se evidencia, como ya se anotó, que son las actividades complementarias de la jornada diurna y, especialmente, las relacionadas con el comercio al por menor y con los servicios de comidas y bebidas, las que generan, al masificarse, el **umbral de demanda** y las mínimas **economías de aglomeración** requeridas para que también se haga viable o sostenible económicamente la implementación de las externalidades indispensables en materia de seguridad, transporte público, servicios de salud, alumbrado y acondicionamiento del espacio público.

Uno de los primeros efectos de la mencionada masificación consiste en que acelera el crecimiento en el sector de almacenamiento y actividades complementarias del transporte. De hecho, las cifras del estudio ponen de presente que el 90,4% de los establecimientos que operan durante la noche temprana (franja 18 a 21 horas) pertenecen a los grupos de comercio detallista, de comidas y bebidas, de almacenamiento y de actividades complementarias al transporte. De hecho, más del 36% del total de unidades económicas que componen estos grupos funcionan durante la primera franja nocturna.

Se observa, sin embargo, que las actividades relacionadas con almacenamiento y logística presentan un desarrollo todavía incipiente. Por lo tanto, las políticas orientadas a incrementar las actividades capaces de operar durante la noche o a lo largo de 24 horas, pueden identificar aquí una oportunidad de estimular la modernización de un sector con efectos multiplicadores en muchas otras actividades, al mejorar la eficiencia y disminuir costos en la prestación de los servicios involucrados.

- La participación de las actividades distintivas de la “*economía nocturna*”, representadas por actividades deportivas y de entretenimiento, así como por las creativas y todas las relacionadas con el arte, estas últimas compartidas con la “*economía naranja*”, son significativas en el lapso comprendido entre las 18:00 y las 21:00. Pero después de las 21:00, las recreativas y deportivas prácticamente se esfuman, de tal modo que en adelante la demanda se concentra aún más en servicios de comidas y bebidas y, por el lado de la “*economía naranja*”, en dos nichos de mercado diferenciados: uno más generalizado, relacionado con las actividades cinematográficas, de video, musicales y espectáculos; el otro más selectivo, de actividades culturales y artísticas. También se puede observar, que hay una presencia aceptable de actividades relacionadas con la salud, las telecomunicaciones y la seguridad pública y privada. Aun cuando la información

no la captura, también el servicio de transporte público es aceptable hasta las 23:00 y ampliarlo o mejorarlo hasta las 00:00, es relativamente factible dadas las condiciones que se acaban de constatar.

En general, lo anterior reafirma que hasta la medianoche ya están creadas, en gran medida, las economías de aglomeración y las externalidades (como transporte público, seguridad mínima, atención de emergencias) indispensables para que puedan promover con razonable probabilidad de éxito, políticas y programas que fomenten mayor participación de las actividades artísticas, de entretenimiento y aquellas ligadas a la economía creativa técnica y científica.

Uno de los renglones en los que Bogotá goza de ventajas competitivas es en el *turismo de negocios*, estrechamente ligado con el desempeño del Aeropuerto El Dorado, las actividades de operadores turísticos ya registran un volumen notorio en las franja de 21:00 a 00:00 de la noche, pero también es factible incidir en un mayor crecimiento a través de políticas conjuntas del sector público y privado que atraigan un mayor número de visitantes, lo cual acarrearía efectos multiplicadores en las exportaciones, la hotelería, los operadores turísticos, el catering de eventos y las demás actividades afines.

5. Localización de la actividad nocturna en Bogotá

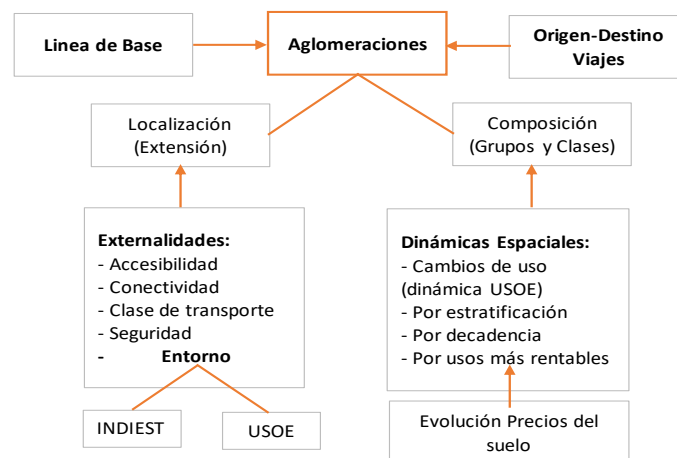
5.1. Variables determinantes de la localización

Desde una perspectiva estratégica, la capacidad para contribuir al crecimiento del producto y del valor agregado por parte del sector empresarial, se debe traducir en la identificación de programas y proyectos encaminados a promover nuevas o, por lo menos, más amplias oportunidades y modalidades de negocio. Pero esto implica, también, identificar las posibles localizaciones donde podrían implantarse y aglomerarse las actividades correspondientes, puesto que se trata de programas y proyectos que requieren como precondition la disponibilidad de externalidades urbanas positivas específicas, cuyo desarrollo se supone que generará economías de aglomeración, o de red en ciertos casos (lo cual conforma ventajas locacionales) y que se espera sean estimuladas por políticas públicas encaminadas al mejoramiento de la competitividad urbana.

La identificación de estas áreas de oportunidad también puede lograrse partiendo de los outputs obtenidos a partir del procesamiento de la información contenida en la línea de base. Los outputs a los cuales se alude son la *localización de actividades* –lo cual permite delimitar aglomeraciones- y su *composición según clases de actividad* –lo cual posibilita identificar el tipo de establecimiento o de inversionistas que podrían ser atraídos por una determinada localización-.

En la Ilustración 3 se sintetiza el procedimiento. La identificación de las aglomeraciones también puede complementarse con la información de *destinos de viaje según modo* para asociarlas más claramente con la disponibilidad y el tipo de transporte (tal como se ha hecho en el modelo probabilístico de expansión de aglomeraciones preexistentes del numeral 9.1).

Ilustración 3 Proceso de identificación de áreas de oportunidad



Fuente: SDDE, 2018

Para los efectos analíticos las variables se pueden agrupar en dos conjuntos:

1. Las que aparecen bajo el componente de *externalidades* son variables de estado (un valor en un momento dado), tienen un carácter estático y son susceptibles de un análisis sincrónico (tipo, por ejemplo, factor analysis). Buscan capturar al momento de la observación la presencia, ausencia o influencia de determinadas condiciones espaciales, incluido el estrato y los usos implantados en el entorno, que condicionan las posibilidades de expansión de la aglomeración y/o la implantación de nuevos establecimientos.
2. Las que aparecen bajo el componente *dinámicas espaciales* buscan capturar las variaciones internas del entorno urbano, de los usos del suelo y, especialmente, de sus precios. Esta última variable es un poderoso indicador de oportunidades de cambios hacia usos más rentables cuando presentan una persistente trayectoria de ascenso a lo largo del tiempo. Su estancamiento o, incluso, una caída del precio relativo en comparación con otras zonas suele coincidir con procesos de decadencia inmobiliaria que, generalmente, reclaman tratamientos de reordenamiento o de completa renovación urbana. Debido a la incipiente información disponible, en las secciones subsiguientes solamente se harán referencias puntuales a estos procesos dinámicos ya que aún se carece de series de tiempo con los datos y los indicadores apropiados.

5.2. Patrones de localización por localidades

Las tres variables de estado de las cuales disponemos, a saber: el Índice de Estratificación (INDIEST), el indicador de intensidad de Uso Económico del Suelo (USOE) y el cociente Viajes de Destino/Viajes de Origen son, ante todo, un conjunto de variables que permiten identificar algunas características del entorno urbano en el cual se localizan las actividades analizadas. Así, por ejemplo, más atrás las correlaciones entre el número de bares por localidad y los indicadores mencionados permitió identificar una tendencia a localizarse de manera relativamente dispersa o en mínimas aglomeraciones, en sectores periféricos caracterizados por condiciones urbanísticas más bien precarias (INDIEST muy reducido) y baja o mínima disponibilidad de transporte público masivo (cociente de viajes elevado), todo ello acompañado de un USOE muy alto, lo cual implica que se trata de localidades donde predominan netamente las actividades residenciales. Todas esas características dejan entrever que se trata de localizaciones muy asociadas con hogares de bajos ingresos, con baja accesibilidad a los Distritos Centrales de actividades terciarias y en alguna medida sujetos a factores que inciden en segregación socioeconómica espacial.

Para identificar de manera más precisa áreas de oportunidad para implantar actividades nocturnas en entornos urbanos apropiados, sería deseable disponer de información e indicadores al nivel de UPZ. Sin embargo, en el caso de Bogotá es posible identificar, a escala de localidad, algunos factores que explican los patrones de localización y aglomeración de las actividades económicas al yuxtaponerlas con los componentes de la “piezas económicas” identificadas en el Documento Técnico de Soporte de la revisión del POT en el año 2018.

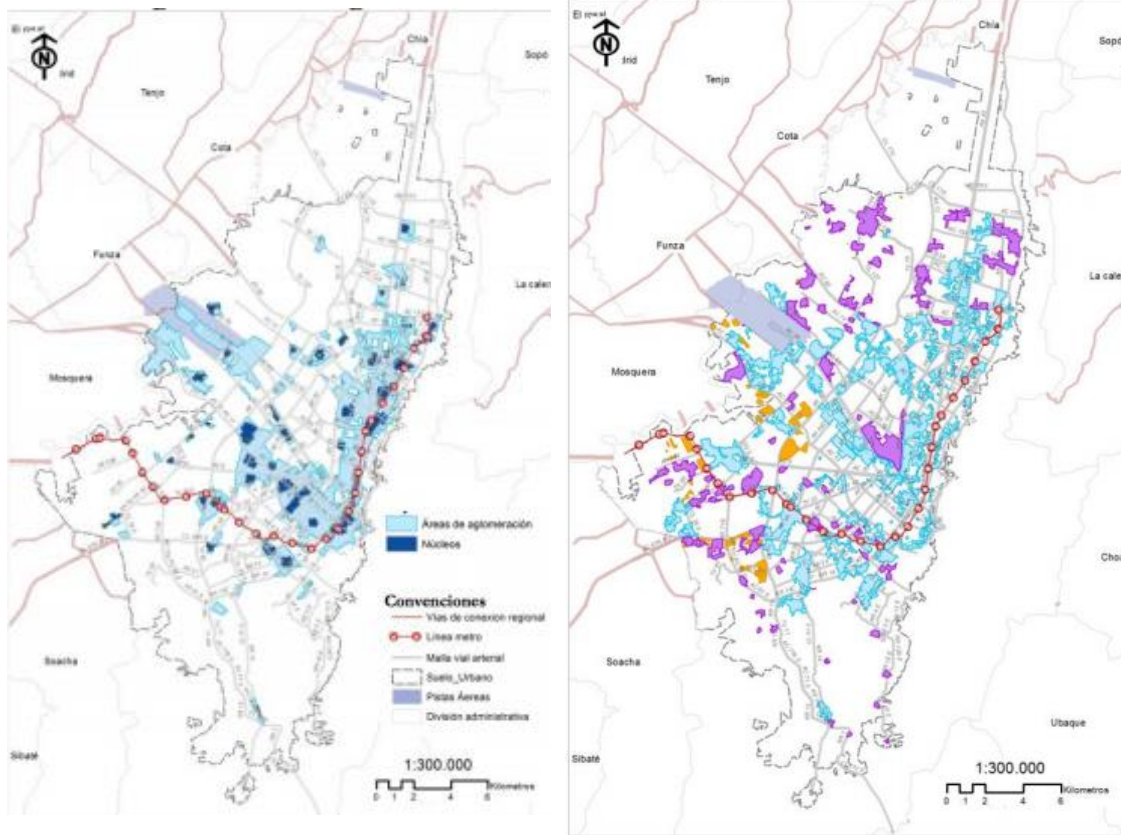
Los Mapas 5 y 6 ponen nítidamente de presente que la estructura económica espacial de Bogotá se despliega de acuerdo con patrones de localización que se han venido consolidando desde comienzos de los años noventa del siglo pasado. Las aglomeraciones más densas se extienden a lo largo del corredor comprendido entre las carreras 5ª y la Caracas, aproximadamente desde las calles 1ª y 6ª hasta la 100.

Comprende las aglomeraciones más densas de actividades terciarias y de primera jerarquía representadas por Santafé-Candelaria, Chapinero y, en menor proporción, por Teusaquillo, Barrios Unidos y Usaquén. Por otro lado, en dirección al Occidente, entre la carrera 7ª y el Aeropuerto, teniendo como eje la calle 26, se despliegan las áreas de actividad más especializadas en industria, bodegaje, talleres de reparación y otras de comercio pesado que incluyen Los Mártires, Puente Aranda, Fontibón-Álamos y Fontibón-Zona Franca, además de aglomeraciones de servicios y centros empresariales en Feria Exposición-Quinta Paredes-El Salitre.

Este sistema de aglomeraciones, que conforman una especie de L invertida muy ancha, es complementado por un conjunto de aglomeraciones menos extensas y menos densas, pero más nucleadas, las cuales concentran actividades de segunda y tercera jerarquía, en áreas subcentrales y periféricas. Se localizan sobre todo hacia el Sur (Santa Librada y Venecia, por ejemplo), el Occidente (Plaza de las Américas, Kennedy-Centro, Fontibón-Centro, entre otras) y en la periferia Norte (entre ellas Prado Veraniego y Toberin).

Mapa 5. – Áreas Aglomeradas

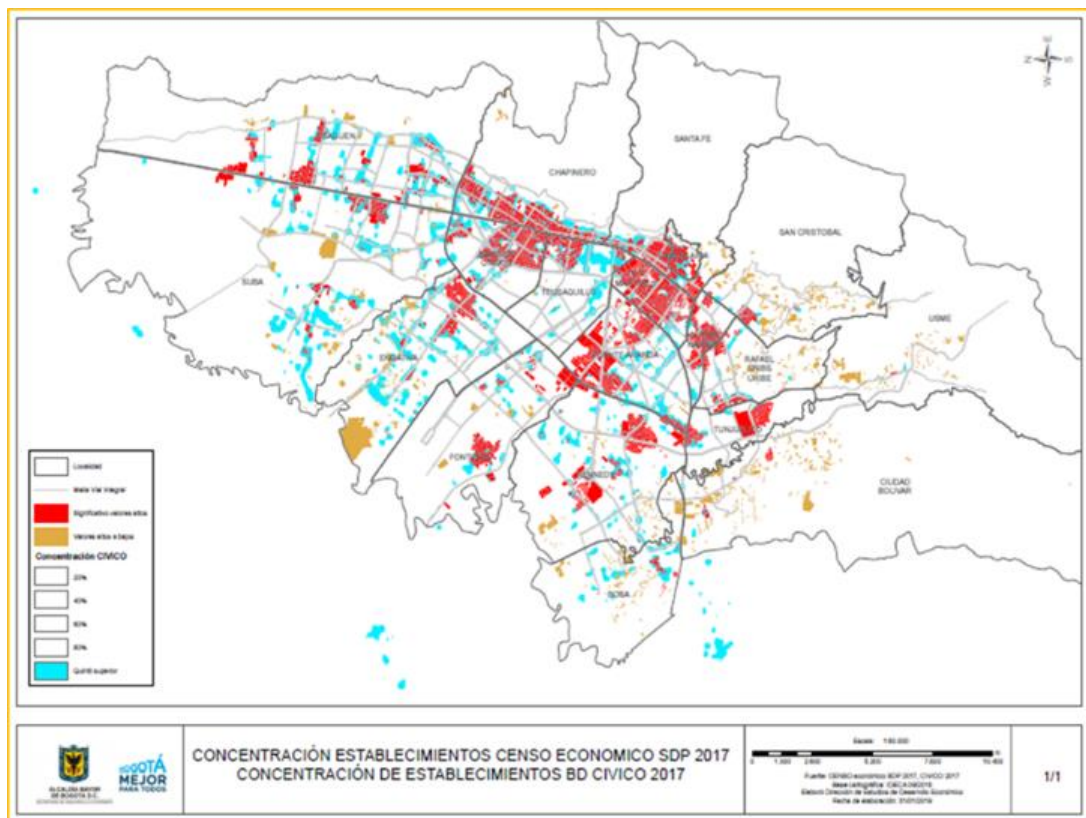
Mapa 6 .- Áreas No Aglomeradas



Fuente: Dirección de Economía Urbana, SDP, 2018

De manera muy precisa, el Mapa 7 representa la estructura espacial aquí descrita: las manzanas en rojo que conforman los distritos centrales de negocios y los núcleos de segunda jerarquía se han capturado a partir del más reciente recuento de Unidades Económicas (SDP,2017); en el trasfondo (en color azul) se visualiza una cierta cantidad de polígonos donde se localizan numerosos establecimientos, pero de manera poco densa y, por lo tanto, bastante dispersa de acuerdo con la información suministrada por la app de Cívico.

Mapa 7.- Concentración de Establecimientos



Fuente: Procesamiento propio a partir de SDP, 2017 y Cívico, 2018.

Debe tenerse en cuenta, para los efectos de un análisis más detallado, que las piezas económicas de la estructura espacial se subdividen en tres grandes componentes: el núcleo, la aglomeración circundante y el resto de la pieza que constituye un área donde también hay un cierto nivel de actividad económica regulada por patrones de localización semejantes al del resto de la pieza, pero de baja intensidad. Este último componente suele coexistir con actividades residenciales y, en rigor, ya hace parte de los sectores con actividades económicas dispersas. Finalmente, a escala de localidad, por fuera de las piezas económicas y de acuerdo con el Recuento 2017, se asientan el 51% de los establecimientos de la economía bogotana representados presumiblemente, en su inmensa mayoría, por pequeñas empresas y microempresas.

De acuerdo con la

Tabla 7, se puede observar que en las jornadas diurnas el número de establecimientos que se localizan de manera concentrada en los núcleos y aglomeraciones representan solamente el 34% del total, con densidades que fluctúan entre 22 y 57 establecimientos por hectárea y entre 84 y 178 empleos por hectárea.

Tabla 7.- Densidad Diurna de Empleo y Establecimientos

Detalle	Manzanas	Area Total (Has.)	Total empleos	Densidad	Total establecimientos	Densidad
Núcleos	878	711	126.622	178,2	40.669	57,2
Aglomeraciones	2.731	3.309	277.890	84,0	71.763	21,7
Complemento Piezas	4.841	2.934	137.176	46,8	52.057	17,7
Fuera de la Pieza	35.377	22.751	281.752	12,4	168.328	7,4
Total 19 Localidades	43.827	29.704	823.440	27,7	332.817	11,2

Fuente: Recuento de Unidades Económicas 2017 (SDP)

Por otro lado, las densidades por franjas horarias nocturnas experimentan desde la primera franja una caída muy notable: en los núcleos los establecimientos descienden a 16,4 establecimientos por hectárea en la primera franja y a 6,1 en las aglomeraciones. A partir de las 9 pm y hasta la media noche el descenso es todavía más abrupto: se reducen a 3,8 en los núcleos y a 1,6 en las aglomeraciones.

Tabla 8.- Densidad Diurna de Empleo y Establecimientos

Cuadro 11-B: Densidad Nocturna establecimientos por franja horaria									
Detalle	Area Total	Franja 1 - 18_21	Densidad	Franja 2 - 21_24	Densidad	Franja 3 - 00_03	Densidad	Franja 4 - 03_06	Densidad
Núcleos	711	11.636	16,4	2.709	3,8	411	0,6	103	0,1
Aglomeraciones	3.309	20.255	6,1	5.348	1,6	793	0,2	615	0,2
Complemento Piezas	2.934	16.664	5,7	4.737	1,6	471	0,2	397	0,1
Resto Localidades	22.751	51.298	2,3	13.089	0,6	975	0,0	869	0,0
Total	29.704	99.852	3,4	25.882	0,9	2.650	0,1	1.984	0,1

Fuente: Recuento de Unidades Económicas 2017 (SDP). Estimativos de la SDE con base en la distribución (%) de las franjas horarias Cívico

Estas cifras reiteran, una vez más, que son las altas densidades diurnas de las actividades económicas concentradas las que generan las economías de aglomeración y las externalidades espacialmente requeridas para que estos establecimientos puedan operar, sin inversiones adicionales, en algunos núcleos y sus entornos durante las dos primeras franjas nocturnas (18:00 pm a media noche). La excepción son las grandes concentraciones de actividades altamente especializadas como el abastecimiento

mayorista de productos agrícolas no procesados (Corabastos), o los parques logísticos e industriales que se concentran en gran escala por sus propias características intrínsecas. De manera general, estas condiciones implican que actividades de mediana o alta jerarquía desde un punto de vista técnico (o sea, que se caracterizan por ser de *mediano y largo alcance* en cuanto a su demanda) requieren la preexistencia de las mencionadas externalidades; y por ello, las áreas de oportunidad para implantar nuevos establecimientos suelen coincidir con algunas concentraciones preexistentes que disponen, además, de atributos singulares: por ejemplo, estar enclavadas en una zona histórica; o ser lugares en proceso de gentrificación próximos a centros de actividad terciaria. Incluso se pueden incluir en estas posibles localizaciones sectores como la antigua zona industrial de Puente Aranda con locaciones subcentrales, alta accesibilidad y conectividad, pero que requieren promover procesos de cambio de uso y renovación urbana para recuperar sus ventajas comparativas.

En el caso bogotano, el aludido comportamiento horario de las aglomeraciones y de la magnitud de sus actividades, se traduce espacialmente en localizaciones cuyas mayores concentraciones convergen decididamente en el corredor Candelaria-Santafé-Chapinero (ver mapa 8). Se trata de sectores donde tienden a confluír simultáneamente dos condiciones que maximizan sus ventajas y, por lo tanto, su capacidad atraccional: de un lado, alta conectividad y accesibilidad en relación con el sistema vial y de transporte; de otro lado, externalidades de aglomeración acumuladas a lo largo del tiempo, las cuales confluyen en la integración, dentro de algunos sectores, de masivas actividades de comercio al por menor y otros establecimientos de reducido umbral de demanda, con espacios e inmuebles de alta valoración histórica y/o arquitectónica (Centro Histórico, inmuebles modernos de preservación arquitectónica), con actividades de alta jerarquía de la administración pública nacional y distrital (establecimientos administrativos) y con la presencia de sedes corporativas y empresas con actividades de muy largo alcance urbano e internacional (tipo Centro Internacional con sus servicios de banca empresarial y servicios de alta consultoría a las empresas).

De manera más evidente, los Hot Spot que se presentan en el Mapa 7 y el

Mapa 8 destacan nítidamente los núcleos y las aglomeraciones con las actividades más intensivas a lo largo de las franjas horarias que van de 18:00 pm a la media noche y la Tabla 9 identifica y presenta algunas características de las aglomeraciones delimitadas en los mencionados mapas.

Tabla 9.- Aglomeraciones Nocturnas por Localidades

LOCALIDAD/AGLOMERACIÓN	Destino/ Origen	INDIEST	USOE	NÚCLEO		AGLOMERACIÓN		NÚCLEO+AGLOMERACIÓN	
				DF1	DF2	DF1	DF2	DF1	DF2
SANTA FE+CANDELARIA (Centro Histórico-DCN-Centro Internacional.*	3,6	2,23	0,75	29,8	7,2	12,8	3,9	19,2	5,2
CANDELARIA (Centro Histórico)	3,6	2,45	0,39	25,8	6,9	12,3	4,0	14,2	4,4
CHAPINERO (entre 7a y Caracas con eje en la Cra 13) y entre calles 45 a 93.	2,9	4,76	0,62	25,6	6,5	15,2	4,4	18,2	5,0
LOS MARTIRES entre las calles 6 y 19, de la Av. Caracas a la Ciudad de Lima.**	1,9	3,02	0,95	25,5	4,6	8,4	1,8	9,3	2,0
BARRIOS UNIDOS: (Siete de agosto) entre calles 63 y 72 entre la Av. Caracasy Av. Colombia.	2,1	3,61	1,45	6,8	2,1	8,6	2,0	8,4	2,0
TEUSAQUILLO: entre la Av. Caracas y Cra. 24 y Eje calle 53.***	2,9	3,95	1,03	35,0	7,5	8,1	2,7	11,7	3,3
USAQUÉN: San Cristobal Norte, Centro Abastos, Unicentro.	1,3	4,3	2,18	15,7	4,0	9,8	2,6	10,9	2,9
ANTONIO NARIÑO: Restrepo	1,4	2,97	2,52	28,9	4,8	13,2	2,5	19,6	3,4
SAN CRISTOBAL (Ciudad Salud)	0,4	2,08	9,62	0	0	21,0	2,7	21,0	2,7
SUBA: Centro Bulevar Niza.	0,6	3,32	4,58	11,8	1,5	7,6	1,8	8,0	1,8

Fuentes: Núcleos y Aglomeraciones según DTS-Revisión POT 2017 (SDP). Y estimaciones de la Consultoría, con base en Recuento de Unidades Económicas 2017 y Cívico.

Notas: El INDIEST se asume en este contexto como un indicador de las condiciones socio-económicas espaciales del entorno de las aglomeraciones.

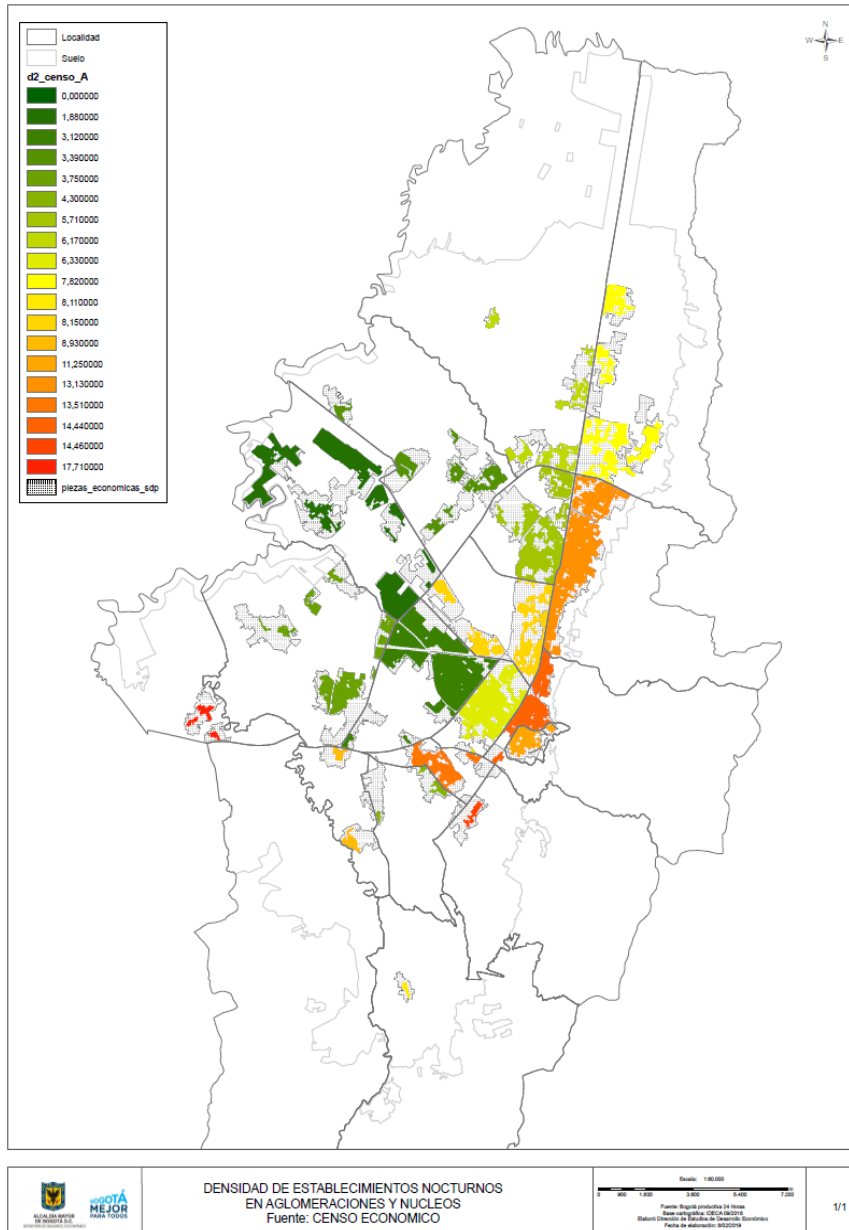
* Este valor se ha estimado conjuntamente para Candelaria y SantaFé

** En el caso específico de Los Martires al área de los predios de uso económico se adicionó la de los predios sin uso definido.

*** Este indicador resulta sesgado hacia abajo porque en la localidad hay numerosos predios clasificados como de Estrato 3, no por razones urbanísticas o arquitectónicas, sino por ser inmuebles de conservación patrimonial.

Fuente: *Elaboración Propia con base en DTS-Revisión POT, 2017*

Mapa 8.- Densidad de Establecimientos Nocturnos

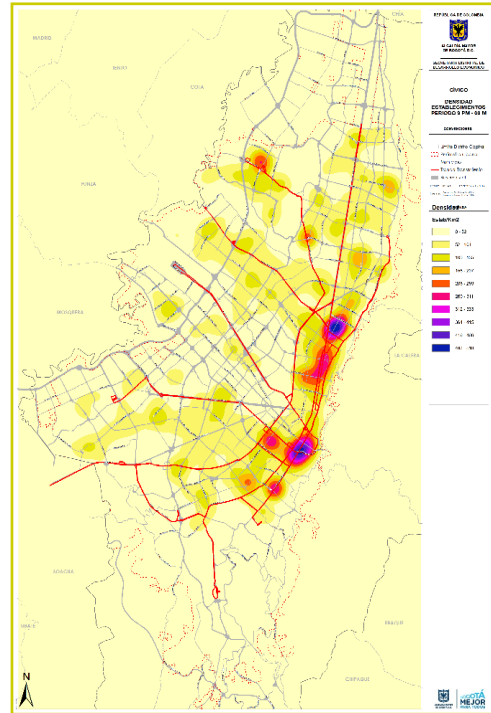
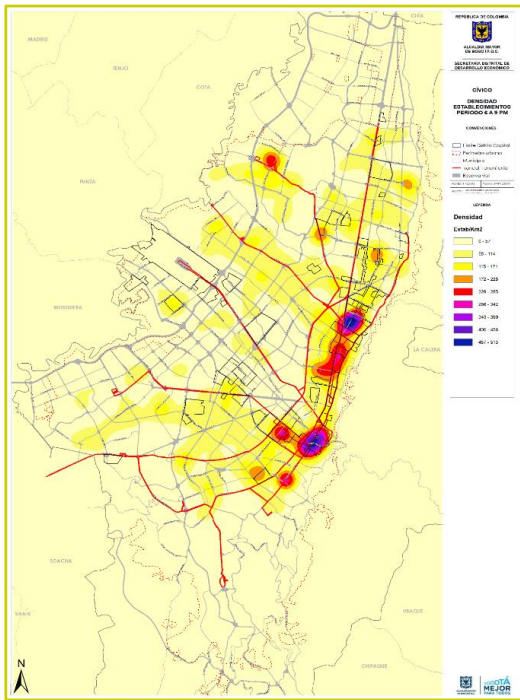


Fuente: Elaboración Propia con base en Censo Económico, 2018

La característica más común de este conjunto de localizaciones es que todas, con excepción de Suba, que es la de menor extensión y jerarquía, exhiben un indicador destino/origen de viajes > 1 , dentro de un rango alto o muy alto. Al correr una regresión de la densidad de establecimientos dentro del área (en hectáreas) comprendida por el núcleo más la aglomeración, asumiendo como variable independiente el cociente D/O , se obtiene una función exponencial con $R^2 = 0,5603$ que explica claramente que la capacidad de atracción de estos sectores está estrechamente vinculada con la accesibilidad y la disponibilidad de transporte en gran escala.

Mapa 9.- Densidad Establecimientos 18:00 a 21:00

Mapa 10.- Densidad Establecimientos 21:00 a 24:00



Fuente: Elaboración propia con base en CCB, 2018

Por fuera de los Distritos Centrales de Negocios de Santafé-Candelaria y Chapinero, se visualizan cuatro aglomeraciones: aparentemente dos de ellas, Suba-Centro y San Cristóbal Norte, corresponden a concentraciones de menor tamaño y de alcance local, lo cual también se refleja en el cociente D/O < 1. San Cristóbal (Sur) es el asiento de una **aglomeración especializada** en hospitales y otros servicios de salud. Para todos los efectos debe contemplarse, más bien, en esta categoría.

Y esto podría explicar el reducido valor de su indicador D/O es que en la noche e, incluso en el resto de la jornada, pues el acceso depende en buena medida de ambulancias y otras formas diferentes al transporte público masivo. En el mapa 5 también se alcanzan a capturar unas pocas concentraciones adicionales de carácter secundario o local: entre otras Venecia, Bosa Norte-Autopista del Sur (de carácter industrial), Plaza de las Américas. En todo caso, el Mapa 8, mediante el cual se han identificado las áreas de oportunidad coincide en todos los aspectos con los núcleos y aglomeraciones de las piezas económicas, es decir, que no se han detectado condiciones singulares por fuera de ellas que ofrezcan otras oportunidades de localización.

Entre las zonas identificadas por fuera del corredor de los Distritos Centrales de Santafé y Chapinero, el caso de Antonio Nariño-Restrepo amerita consideración especial, ya que en los últimos treinta años se ha venido transformando, sin dejar de serlo, de una

aglomeración especializada en comercio y la fabricación de prendas de cuero, en un centro de actividades de comercio y servicios cada vez de mayor jerarquía, al punto que por fuera de los DCN existentes, es probablemente uno de los candidatos a ingresar próximamente a un nivel superior de centros terciarios.

Su localización puede ser calificada de estratégica: en primer lugar, porque contribuye a suministrar acceso más cercano a un centro de jerarquía mayor a extensos sectores de Sur de la ciudad, tradicionalmente muy segregados socioeconómica y espacialmente. En segundo lugar, por su accesibilidad y cercanía en relación con otros núcleos de actividades terciarias del Sur, también en pleno proceso de consolidación y expansión, entre los cuales cabe mencionar a San Cristóbal (Sur)-Veinte de Julio, Venecia, Plaza de las Américas y Santa Lucía. Y, en tercer lugar, porque si el proceso se acompaña de actuaciones de complementación o reordenamiento urbanístico, también podría acoger ventajosamente nuevos establecimientos orientados a la vida nocturna ligada a las actividades artísticas y culturales, así como a segmentos de la economía naranja.

En el caso de aquellos sectores pertenecientes a las actividades creativas, artísticas y de entretenimiento ligadas a la cultura y a la “economía naranja”, la convergencia de los resultados espaciales que se acaban de exponer con los obtenidos en el DTS 2018 para la revisión del POT (SDP, pp. 368-381) permite asumir de manera específica, en calidad de áreas de oportunidad, aquellas que en el DTS (pág. 275) se han incluido como **Áreas de Desarrollo Naranja-ADN** dentro de las **Áreas Estratégicas de Oportunidad Económica**. Con la excepción de Fontibón, todas las localizaciones allí identificadas quedan incluidas en el corredor Santafé-Candelaria y Chapinero conjuntamente con sus desbordamientos sobre Teusaquillo, Barrios Unidos y Usaquén.

Tabla 10.- Localización Y Vocación De Las ADN

Nombre	Localización	Vocación ²³⁹
ADN Centro (Candelaria-Santafé)	Comprende las localidades de La Candelaria y Santafé entre las calles novena y 26, y entre las carreras séptima y tercera, ampliándose hacia el occidente entre las calles 17 y 12C, hasta la carrera décima, y por el oriente hasta la carrera quinta E.	Cultural y de turismo internacional
ADN Chapinero	Localizado en Chapinero, entre las calles 63 y 67, con carreras 13 y 14, y entre las calles 66 y 72, con carreras cuarta y 14	Artística y audiovisual
ADN Distrito Bronx	Comprende parte de las localidades Mártires y La Candelaria, entre las calles sexta y décima y entre las carreras 18 y diez. Luego se amplía entre las calles décima y doce, con las carreras 18 y 19	Industria creativa
ADN Fontibón	Comprende localidad de Fontibón, entre las calles 17 y 19 con carreras 98 y 102, y entre las calles 19 y 22ª con carreras 99 y 100 (alrededor de la Plaza Fundacional).	Revitalización del corredor férreo
ADN La 85	Ubicado en Chapinero, comprendido por el corredor entre la carrera 20 con la calle 85 hasta la carrera 15, ampliándose entre la carrera 15 y 11 con calles 80 y 88.	Cultural y de turismo internacional
ADN La Playa	Ubicada principalmente sobre la localidad de Chapinero y unas manzanas de Teusaquillo. Se delimita entre las calles 53 y 61 y entre las carreras séptima y 15.	Artes escénicas
ADN Macarena	Se ubica la localidad de Santafé, entre las calles 26 y 31, con las carreras séptima y tercera A	Artes escénicas
ADN San Felipe	Situado en la localidad de Barrios Unidos, entre las calles 68 y 72 con carreras 14 y 23.	Artes y cultura
ADN Teusaquillo	Ubicado en la localidad de Teusaquillo entre las calles 34 y 45, entre las carreras 14 y 25.	Artes y cultura
ADN Usaquén	Se delimita entre las carreras quinta y séptima y entre las calles 120ª y 116 Bis.	Audiovisuales y turismo

Fuente: Dirección de Economía Urbana, SDP, 2018

La selección de las zonas que se caracterizan por aglomerar conjuntos significativos de galerías de arte, museos y otros establecimientos similares, efectuada por la Feria Internacional de Arte de Bogotá para el evento ArtBo Fin de semana (2019), también coincide con los resultados de este estudio y con las propuestas ADN del DTS se delimitaron cinco zonas, a saber: Centro Histórico-Santafé; Macarena (Santafé-Centro Internacional); Chapinero (entre calles 66 y 95 y carreras 2ª a 16); Teusaquillo y San Felipe (Barrios Unidos).

En algunos casos, las dinámicas que han generado estas áreas de oportunidad se explican por procesos de *gentrificación* como en los casos de Chapinero y de la Macarena-Bosque Izquierdo (que lentamente se ha filtrado en dirección a la Perseverancia-San Martín). A su vez esto implica cambios en la edificación y los usos del suelo, produciéndose una cierta mezcla con actividades residenciales, todo lo cual debe reflejarse en la evolución del USOE. En estos ejemplos también influyen poderosamente externalidades como la proximidad al Centro Internacional (servicios financieros, gubernamentales y turismo de negocios) y al mismo tiempo al borde ambiental de los Cerros, la Avenida Circunvalar y una notable conectividad con el resto del área urbana.

Otros ejemplos subrayan los efectos del desbordamiento (*spillovers*) de externalidades positivas, como ocurre con la Feria Exposición (más el recién inaugurado Centro de Convenciones de la CCB) en su relación con el entorno del Centro Nariño-El Recuerdo-Quinta Paredes cuya actividad residencial se mezcla, cada vez en mayor proporción, con turismo de negocios, hotelería y servicios a las empresas. Una modalidad diferente es la del Salitre en donde desde el comienzo se proyectó una vigorosa mezcla de usos, aprovechando la accesibilidad a grandes equipamientos como la misma Feria Exposición, la Terminal de Transporte y El Dorado. En este ejemplo, Maloca representa la joya de la corona.

5.3. Actividades más frecuentes en las piezas económicas

Al examinar las cuatro actividades más frecuentes desempeñadas por los establecimientos que se ubican en los núcleos y las aglomeraciones de las piezas económicas (Tabla 11) se observa, como era de esperar, que el 80% de los casos se registraron actividades relacionadas con comercio al por menor, restaurantes, expendio de bebidas y servicios personales y a los hogares. En segundo lugar, aparecen bancos comerciales (pero se desconoce la jerarquía del establecimiento con once registros). En otros dos, que corresponden a Salitre-Quinta Paredes y Candelaria, se registra el alojamiento en hoteles, obviamente ligado al turismo. Otros dos casos registran el comercio de partes y accesorios para vehículos (Mártires y Zona Industrial) y claramente se trata de subsectores altamente especializados. Y en el caso (Chapinero) aparece el comercio de computadores, equipos periféricos, programas de informática y equipos de comunicaciones.

Como es bien sabido, en las grandes aglomeraciones y Distritos Centrales de Negocios predominan necesariamente los pequeños y medianos establecimientos de comercio y servicios pues, por obligación, las empresas de alta jerarquía son relativamente poco numerosas y se concentran solamente en algunos centros más exclusivos.

Las actividades creativas, artísticas y culturales, así como aquellas relacionadas con la economía naranja y el turismo pertenecen a grupos generalmente más exclusivos y, por lo tanto, menos frecuentes.

La Tabla 11, de acuerdo con la clasificación CIIU a 4 dígitos, deja algunos resultados significativos para la toma de decisiones relacionada con la localización de nuevos establecimientos:

- (1) En conjunto, las aglomeraciones que concentran el mayor número de establecimientos son Chapinero, Santa Barbara y Candelaria-Santafé. Le siguen, en su orden, Teusaquillo y Ciudad Salitre-Quinta Paredes.
- (2) Chapinero sobresale en doce grupos. Vale destacar, entre ellos, el alojamiento en hoteles, publicidad, actividades teatrales, creación musical y otras actividades profesionales científicas y técnicas.
- (3) Santa Bárbara es notable en hotelería, actividades especializadas en diseño y actividades de operadores turísticos.
- (4) Candelaria en alojamientos, actividades teatrales y espectáculos musicales. Quinta Paredes-Ciudad Salitre sobresalen en hotelería, estrechamente ligada con Corferias y el turismo de negocios.

Tabla 11.- Piezas Económicas, Actividades Nocturnas más Frecuentes

Nombre de la Pieza económica	CIIU 1	CIIU 2	CIIU 3	CIIU 4	CIIU	FRECUENCIA	DESCRIPCIÓN
Aeropuerto	5611	4771	6412	9602	5611	20	Expendio a la mesa de comidas preparadas
Bosa	4771	9602	5611	4772	4771	18	Comercio al por menor de prendas de vestir y sus accesorios (incluye artículos de piel) en establecimientos especializados
C. Salitre y Q. Paredes	4771	5611	5511	6412	6412	11	Bancos comerciales
Calle 80 y Av. 68	5611	4771	4755	9602	4752	7	Comercio al por menor de artículos de ferretería, pinturas y productos de vidrio en establecimientos especializados
Chapinero	4771	5611	4741	6412	9602	6	Peluquería y otros tratamientos de belleza
Corabastos	5611	4752	6412	4771	4772	5	Comercio al por menor de todo tipo de calzado y artículos de cuero y sucedáneos del cuero en establecimientos especializados.
La Candelaria	4771	5611	4774	5511	4774	3	Comercio al por menor de otros productos nuevos en establecimientos especializados
Martires	4771	4752	4530	5611	5511	2	Alojamiento en hoteles
Primera de Mayo	4771	5611	4772	9602	4530	2	Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores
Puente Aranda Cl	4771	5611	4772	6412	9522	1	Mantenimiento y reparación de aparatos y equipos domésticos y de jardinería
Puente Largo	5611	6412	4752	4771	4755	1	Comercio al por menor de artículos y utensilios de uso doméstico
Santa Barbara	4771	5611	6412	4774	4741	1	Comercio al por menor de computadores, equipos periféricos, programas de informática y equipos de telecomunicaciones en establecimientos especializados
Santa Librada	4752	9522	5611	9200	9200	1	Actividades de juegos de azar y apuestas
Suba	4771	4772	6412	5611	4759	1	Comercio al por menor de otros artículos domésticos en establecimientos especializados
Teusaquillo y Castellana	4771	5611	9602	4759	4711	1	Comercio al por menor en establecimientos no especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos, bebidas o tabaco
Toberín	4752	5611	6412	4711			
Tunjuelito	4771	5611	4772	4752			
Usaquén	6412	5611	4771	4774			
Zona Industrial	4771	6412	5611	4530			
						80	TOTAL FRECUENCIAS

Fuente: Recuento 2017 y Cálculos propios de la Consultoría a partir de la georreferenciación del recuento.

* En cada pieza seleccionaron las cuatro actividades más numerosas ordenadas de CIIU 1 a 4. El número de frecuencias indica el número de veces que un código aparece independientemente del puesto que ocupe.

Fuente: Elaboración propia con base en CCB, 2018

6. Productividad, empleo y valor agregado de la noche

En este capítulo, se pretende caracterizar las implicaciones de la economía nocturna en relación con la productividad de la ciudad y su competitividad como base para la puesta en marcha de una Estrategia 24 Horas.

Dos factores fundamentales para superar las barreras que impiden que un mayor número de establecimientos entren a operar en las franjas de la economía nocturna dependen de la capacidad empresarial (lo cual se traduce en productividad) y de la competitividad urbana (lo cual se traduce en generación y disponibilidad de externalidades positivas).

Estas nociones de competitividad y productividad, cuando se aplican a los análisis de los sistemas urbanos o a la formulación de estrategias relacionadas con su planeamiento, no se utilizan con un significado unívoco. En algunos enfoques “la competitividad se describe como la habilidad o capacidad de producir bienes y servicios; otros se refieren a que sólo es una técnica de comparación; mientras que también, en otros casos, se les define como la capacidad para mantener y atraer empresas” (Fuentes, Luis 2011).

Esta ambigüedad desató una célebre controversia conceptual entre Paul Krugman y Michael Porter. En adelante, el término productividad se aplicará a la capacidad empresarial para utilizar más eficientemente los factores, crear oportunidades de negocio e, incluso, para aprovechar externalidades de aglomeración por localización concentrada de empresas. Por otro lado, con la noción de competitividad urbana se aludirá a la capacidad del sector público para proporcionar servicios públicos, generar economías externas de urbanización (en el sentido de Camagni) y crear ventajas competitivas de localización que atraigan inversión y por consiguiente, empresas.

Respecto a la primera, el capítulo parte de la productividad urbana a nivel conceptual recurriendo a la teoría que establece que cuando el costo marginal iguala el ingreso marginal de producir ciudad se establece el tamaño óptimo de ciudad. Desde esta perspectiva, si la población crece más allá de este punto el costo de producir ciudad es superior a su ingreso de manera que la ciudad pierde productividad. Por tanto, si se quiere mejorar la productividad de la ciudad habría que tener un indicio de los factores que la afectan.

El análisis realizado, sugiere en primer lugar que la congestión está reduciendo las ganancias de las economías de aglomeración de manera que la justificación prioritaria de una estrategia de Economía Nocturna 24 Horas sería el aporte a la movilidad de manera que pueda ayudar a la productividad si la población se distribuye en un horario que reduzca la congestión. Es decir, alargar la jornada de actividad económica para aprovechar el stock de capital en horarios no tradicionales. Al respecto, se resalta, que, por otra parte, la ampliación de la jornada hacia la noche podría llevar a pérdidas de productividad derivadas de los beneficios de la aglomeración al disminuirse las interrelaciones, proximidad espacial y simultaneidad entre actividades económicas.

Un segundo aspecto relacionado con la productividad entiende que las ganancias de productividad se alcanzan al producir más con los mismos recursos o producir lo mismo con menores recursos. En virtud que la ciudad tiene un stock de capital, físico privado y urbano, dado y que los insumos laborales en el corto plazo son los que se pueden modificar, las acciones se estructuran sobre la generación de facilidades de uso de los stocks anteriores de manera que incrementen las jornadas de actividad económica y se produzca más sobre los servicios y bienes exportables. Al respecto se llama la atención sobre dos aspectos para la economía nocturna: el primero relacionado con los encadenamientos productivos para visibilizar aquellas actividades de mejor comportamiento en cuanto crecimiento e identificar aquellos sectores promisorios sobre el valor agregado y el empleo y que no correspondan únicamente a un desplazamiento del consumo diurno.

Por otra parte, como ya se evidenció en el capítulo anterior, las actividades económicas de la noche requieren concentrarse en aquellas que pueden asumir los costos laborales y otras externalidades asociadas a la expansión de jornada, lo que permite analizar barreras derivadas de las tipologías empresariales. En el caso de Bogotá, las condiciones de composición mayoritaria de las unidades productivas como pequeñas empresas de baja productividad dificulta sufragar los costos de producción de manera aislada como requisito para el éxito en su vinculación al desarrollo de una estrategia 24 Horas.

En tal sentido, la localización de dichos establecimientos en cuanto accesibilidad de la demanda y las condiciones urbanas dentro de las cuales se incluye el transporte y la seguridad y demás soportes urbanos sumados a programas de organización y promoción de la noche que a su vez amplíen y diversifiquen dicha demanda contribuyen a las posibilidades de expansión hacia horarios más adentro de la noche. Estos aspectos son caracterizados en los capítulos subsiguientes donde además se estimó un modelo econométrico que incluye variables que permitirían establecer las condiciones adecuadas para el funcionamiento de la estrategia 24 Horas

6.1. Productividad Urbana y Tamaño Óptimo

Los estudios de economía de aglomeración se han centrado en el tamaño de la ciudad y el tamaño de la industria como determinantes de la productividad. En el estudio de la noche la pregunta de si la productividad urbana está asociada con el tamaño de la ciudad o el tamaño de la industria tiene implicaciones importantes, porque a partir de ello se puede inferir la distribución espacial de la industria. Si la productividad está asociada con el tamaño de la ciudad, la eficiencia en la producción sugiere que la mayor parte de la producción debería concentrarse en las ciudades más grandes, pero sí la productividad está asociada al tamaño de la industria, determinadas industrias se harán grandes en diferentes lugares. (Sveikauskas, Gowdy, & Funk, 1988). Una aproximación sencilla al problema de la productividad urbana se puede realizar a la luz de la ciudad como una firma bajo rendimientos a escala (Fujita & Thisse, 2002).

Si se parte de una ciudad con una única empresa localizada en el centro, que produce -solo con trabajo- y vende un bien en un mercado competitivo a un precio p , su función de producción se define como:

$$X = F(N)$$

En donde X es la cantidad de bien producido y N la masa laboral. Por supuesto las condiciones básicas de producción son nulas cuando no se contratan trabajadores, $F(0) = 0$, y lo estrictamente creciente en N se cumplen. Se asume que existe un $N_a > 0$ tal que:

$$\frac{dF}{dN} \equiv F'(N) = \frac{F(N)}{N} \text{ en tanto } N = N_a$$

De manera que existen rendimientos crecientes para $N < N_a$ y rendimientos decrecientes para $N > N_a$. Los trabajadores tienen una función de utilidad U que depende de un bien compuesto z , disponible en cualquier lugar a un precio de 1, y de un lote de tamaño s para vivienda. La función de utilidad tiene las tradicionales propiedades, en los bienes es estrictamente creciente, doblemente diferenciable y estrictamente cuasi-cóncava. A la localización r del distrito central de negocios su restricción presupuestaria está dada por:

$$z + R(r)s + T(r) = Y$$

En donde $R(r)$ es la renta del suelo por unidad de tierra en la localización r y $T(r)$ los costos de conmutación a r . Se asume que no hay congestión en la congestión mientras $T(r)$ es estrictamente creciente en la distancia y $0 \leq T(0) < T(\infty)$. Las condiciones de equilibrio residencial son:

$$u^* = \max V[R^*(r), Y - T(r)]$$

$$R^*(r) = \begin{cases} \varphi(r, u^*) & \text{para todo } r \leq r^* \\ R_A & \text{para todo } r > r^* \end{cases}$$

$$n(r) = \frac{2\pi r}{S(r, u^*)} \text{ para todo } r \leq r^*$$

Como la población en el área urbana es N , se debe cumplir:

$$\int_0^{r^*} \frac{2\pi r}{S(r, u^*)} dr = N$$

En palabras, la utilidad de equilibrio debe maximizar la utilidad indirecta en la renta de equilibrio y el gasto dedicado al bien compuesto y la vivienda, ofrecer la máxima renta urbana dentro de la ciudad y ocupar todo el suelo urbano para que no haya suelo vacante. La renta es decreciente en la distancia y se iguala a la renta agrícola en el borde de la ciudad. Estos trabajadores tienen un nivel de utilidad de reserva en el resto de la economía \hat{u} . Para producir, la firma debe atraer trabajadores del resto de la economía de manera que debe pagar un salario w lo suficientemente alto para compensar a los trabajadores en la renta del suelo urbana derivada de un mercado competitivo como los costos de conmutación para la firma. Los trabajadores que decidan trasladarse a esta ciudad deben anticipar que se localizaran de acuerdo a las anteriores condiciones de equilibrio residencial bajo su ingreso dado por w . Con esta tasa de salario los trabajadores migran hasta que su utilidad sea como mínimo la utilidad de reserva. A la tasa de salario w en el borde urbano $r^*(r, \hat{u})$ es determinado por una única solución a la ecuación:

$$\varphi[w - T(r), \hat{u}] = R_A$$

Bajo las condiciones de equilibrio, se obtiene la masa de trabajadores de equilibrio que residirán en la ciudad como una función de la tasa de salario:

$$N(w, \hat{u}) = \int_0^{r^*(w, \hat{u})} \frac{2\pi r}{S[w - T(r), \hat{u}]} dr$$

Esta expresión se conoce como la función de oferta de población a esta ciudad. De las dos ecuaciones anteriores se pueden apreciar interesantes aspectos. En primer lugar, de la ecuación de renta ofertada, si el salario se incrementa, la renta ofertada se desplaza hacia arriba y la ciudad se expande ocupando área agrícola. Es decir, el borde urbano se expande. En la función de oferta de población se aprecia que, ante este incremento del salario, el tamaño poblacional aumenta. Si la utilidad de reserva se incrementa, la población se reduce por cuanto el nivel de satisfacción en el resto de la economía aumenta. Ahora bien, se puede definir una función de salario $w(N, \hat{u})$ que la firma debe pagar para atraer N número de trabajadores cuando la utilidad de reserva es \hat{u} .

Por supuesto esta es la función inversa a la expresión inmediatamente anterior. Esta función es creciente en ambas variables. Si $C(N, \hat{u})$ denota el valor del costo residencial, expresado de manera general como:

$$C = \int_0^{r^*(w, \hat{u})} [T(r) + Z(s(r), u^* + R_A s(r))] n(r) dr$$

Si se evalúa en una localización eficiente cualquiera cuando la población es igual a N y el nivel de utilidad es \hat{u} con $C(0, \hat{u}) = 0$ y si:

$$ADR(w, \hat{u}) = \int_0^{\hat{r}} [\varphi[w - T(r), \hat{u}] - R_A] 2\pi r dr$$

Es el agregado de rentas diferenciales del suelo cuando el ingreso es w y el nivel de utilidad es \hat{u} . Se puede revisar de manera rápida que en el equilibrio residencial del ingreso total es igual el costo residencial más el agregado de rentas diferenciales para todos los valores de N .

$$Nw(N, \hat{u}) = C(N, \hat{u}) + ADR(w(N, \hat{u}), \hat{u})$$

Después de algunas operaciones algebraicas⁴ se llega a la expresión:

$$w(N, \hat{u}) = \frac{\partial C(N, \hat{u})}{\partial N}$$

Lo que indica que el salario que debe pagar la empresa para traer un trabajador adicional es igual al costo marginal residencial. Como la razón de cambio del salario ante cambios en el número de empleados y el salario son estrictamente crecientes en N , el costo residencial es estrictamente creciente y convexo en N . También es estrictamente creciente en \hat{u} . De manera intuitiva, al incrementarse la distancia de viaje el costo de transporte aumenta más que proporcionalmente con el tamaño de la población. Es decir, en una ciudad mono céntrica, existen deseconomías en el transporte urbano cuando la población se incrementa. Se conoce de evidencia en este sentido, que altos costos de transporte ponen un límite al crecimiento urbano, de igual manera, altos costos de vida

⁴ Fujita & Thisse 2002, página 108. capítulos 3 y 4.

en grandes ciudades se originan en los altos costos de conmutación que los trabajadores deben pagar. Si se asume que la ciudad es una firma y ésta compra suelo a los propietarios del suelo agrícolas al precio R_A y planifican la localización y producción de vivienda, la firma definirá el tamaño de población que maximice su beneficio, pero eso implica un esfuerzo grande. No obstante, si compra el suelo, pero deja que el mercado competitivo de suelo defina la localización residencial, solo necesita fijar un salario w y de aquí $N(w, \hat{u})$ migrarán a la ciudad. La firma entonces elige un salario que maximiza el beneficio en donde la suma agregada de rentas diferenciales es capitalizada como:

$$\pi(w) = pF[N(w, \hat{u})] - wN(w, \hat{u}) + ADR(w, \hat{u})$$

Como $N(w, \hat{u})$ va de cero a infinito cuando w va de cero a infinito. Se puede apreciar que:

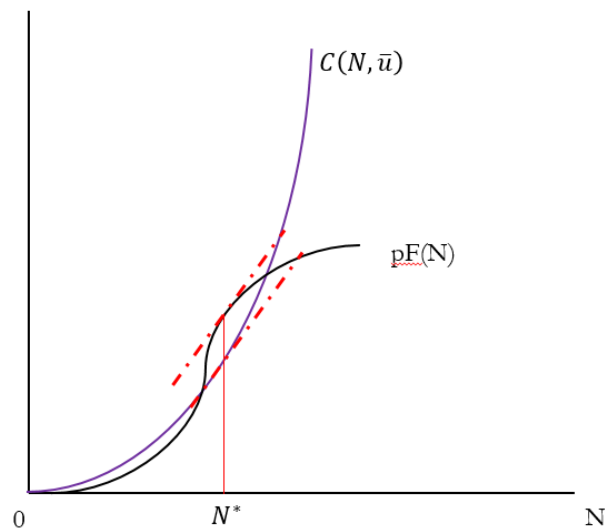
$$pF'(N^*) = w(N^*, \bar{u})$$

Es decir, el nivel de empleo que maximiza el beneficio es tal que el equilibrio del salario es igual al producto de valor marginal del trabajo, aun cuando la firma no es tomadora de salarios en el mercado laboral. Para que cumpla la condición de segundo orden, es necesario que:

$$pF''(N^*) - \frac{\partial^2 C(N^*, \bar{u})}{\partial N^2} < 0$$

De esta manera $F''(N^*) > 0$ y $F''(N^*) < 0$ son consistentes con la condición de segundo orden por cuanto $C(N^*, \bar{u})$ es estrictamente convexa. En la Gráfica 1 se aprecia la situación en la que la maximización del empleo se presenta en el punto N^* cuando las pendientes de las tangentes de las curvas de costo y producción se igualan, o son paralelas.

Gráfica 1 Maximización del empleo



Fuente: SDDE, 2018

En términos de la productividad, el análisis de la situación en la jornada nocturna el tamaño óptimo de ciudad estaría al lado izquierdo de N^* . Es decir, el ingreso de ciudad es absolutamente menor que el costo de producir ciudad de manera que habría espacio para incrementar la producción con el stock de capital existente. El problema de esta situación es que se necesitaría una demanda infinitamente superior a la existente en la noche de manera que bajo las condiciones actuales se requiere **exportar servicios nocturnos o los óptimos de ingreso y de costos exigirían un menor tamaño urbano en la noche.**

Igualmente, en la Gráfica 1 es claro que el nivel de población o empleo de equilibrio se incrementa cuando el producto se incrementa. En el espacio entre 0 y el empleo de equilibrio la pendiente de la curva de producción, el ingreso marginal, es superior a la pendiente de la tangente de la curva de costo, el costo marginal. Ahora bien, lo realmente interesante de la figura es el efecto de los costos de transporte. En primer lugar, si la población se incrementa más a la derecha de N^* , el costo de transporte es superior al ingreso de la ciudad: en ese sentido, la congestión tendrá un efecto negativo sobre la productividad. De otra parte, el efecto de la distancia que implica recibir más población se puede apreciar en la expansión urbana. Si $T(r) = tr$, para que la ciudad continúe existiendo cuando la distancia se incrementa, se requiere que $\pi(N^*) > 0$. Como con t los costos se incrementan, la función de salarios se mueve hacia arriba de forma que el costo marginal residencial también se mueve hacia arriba. Es decir, la ciudad y la masa de trabajadores se contrae⁵.

⁵ Este es un marco básico de análisis que no explica del todo a una ciudad como Bogotá.

6.2. Productividad urbana, congestión y pérdidas de los beneficios de la aglomeración

Uno de los aspectos identificados en el numeral anterior se relaciona con los efectos de los costos de transporte. En el caso Bogotano el tema toma especial validez dadas las condiciones de movilidad. Duranton, (2017) encontró que la población parece haberse *resignado* a la congestión. El problema de esto es que los altos costos de transporte, derivados de la congestión anulan los beneficios de la aglomeración.

A partir de lo anterior, se pueden distinguir dos tipos distintos de economía de aglomeración: la urbanización y la localización. La hipótesis de la primera sugiere que el sistema especializado de las ciudades es la principal fuente de ventajas de la aglomeración, mientras que la hipótesis de la localización supone que las empresas se benefician principalmente de la proximidad espacial a otras empresas en la misma industria. (Pan & Zhang, 2002). Pan & Zhang (2002) en su intento por conocer la fuente de productividad urbana en China, dado los cambios que se han evidenciado en el país (rápido desarrollo, el paso a una economía de mercado y sociedad urbana), encontraron que existe una influencia más fuerte y más persistente de la localización que de la urbanización en la mayoría de las 28 industrias analizadas a lo largo de China.

Para este caso, la función general de producción urbana está dada por $Q = G(S, N)F(L, K)$ donde Q representa el nivel de producción, $F(L, K)$ es la función de producción general con L y K que denota trabajo (número de empleados) y capital (valor neto de los activos de la empresa), $G(S, N) = S^a N^b$ donde N representa la variable de urbanización, medida a través de la población urbana, y S representa la variable de localización, medida por las ventas totales de la industria de la ciudad. Finalmente, la función estimada es $\ln(Q/L) = \ln A + a \ln S + b \ln N + \alpha \ln(K/L) + (\beta/2) [\ln(K/L)]^2$ y los parámetros a revisar son a y b , los cuales hacen referencia a las elasticidades de la localización y urbanización, respectivamente.

Inicialmente se realizó una estimación sin la variable de localización, es decir $Q = G(N)F(L, K)$, y se obtuvo que 19 de las 28 industrias, presentan una fuerte evidencia de efectos de aglomeración asociado a la urbanización. Sin embargo, al incorporar el efecto de localización los resultados cambiaron de manera importante. En primer lugar, todas las industrias presentan un efecto de aglomeración significativo, sea de localización o urbanización. En segundo lugar, donde la elasticidad de urbanización era significativa, pasó a ser insignificante o negativa, mientras la elasticidad de localización fue significativa y positiva. Finalmente se concluye que la principal fuente de la aglomeración proviene de las economías de localización, es decir, el beneficio de la concentración de empresas de la misma industria dentro de un área geográfica, en lugar de economías de urbanización.

Desde otro punto de vista, Harris & Ioannides (2000) destacan en su análisis la importancia de la densidad y la población en la productividad. El modelo estimado está representado por $\log \pi_{it} = \phi_t + \mu_t \log h_{it} + \theta_t \log D_{it} + \rho_t \log P_{it} + u_{it}$, donde π_{it} es la productividad, h_{it} es la educación (porcentaje de jóvenes de 16 y 19 años que asisten a la escuela), D_{it} es la densidad de población, P_{it} es el tamaño de la población y u_{it} es el término error, donde i indica las áreas metropolitanas en Estados Unidos y $t = 1, \dots, 5$ indica los 5 censos realizados de los años 1950 a 1990. Adicionalmente el término error

está dado por $u_{it} = v_i + \varepsilon_{it}$ donde ε_{it} es el término de error y v_i es un componente que representa todos los efectos específicos de cada estado (diversas dotaciones de recursos regionales, influencias culturales sobre acuerdos legales, políticos e institucionales, y segmentos específicos de habilidades de la fuerza de trabajo), los cuales se incorporan en el modelo como fijos.

La estimación se realiza por medio de la metodología de panel data con efectos fijos, dado que los estimadores son más consistentes. También se realizan dos estimaciones, una sin el tamaño de la población y otra con la variable, con el fin de demostrar que cuando se excluye la población de las estimaciones, se cae en una sobrestimación de la elasticidad de la densidad. Finalmente, los resultados indican que la productividad urbana tiene una relación directa, positiva y altamente significativa con la densidad y la población, relación que respalda la premisa de las externalidades de Jacobs en la explicación de la dinámica urbana, es decir, las áreas metropolitanas más grandes pueden soportar una mayor diversidad de industrias, por lo que se esperaría una mayor productividad. (Harris & Ioannides, 2000). Con base en Ciccone y Hall, quienes analizan la relación entre la densidad de empleo y la productividad laboral se realiza una estimación para Colombia y Bogotá. Específicamente, su modelo puede resumirse de la siguiente manera:

$$\frac{q_c}{a_c} = \left(\frac{n_c}{a_c}\right)^\gamma \quad (1)$$

donde, q_c , n_c , a_c y γ denotan respectivamente, producción, empleo, área del condado c y elasticidad de la producción a nivel de área geográfica con respecto al empleo. Está última se especifica de la siguiente manera $\gamma = \alpha\varphi$, donde α es la elasticidad de producción del empleo y φ la elasticidad de la externalidad que mide el efecto de la aglomeración, el producto combina el efecto neto de congestión versus aglomeración, es decir, la densidad afecta la productividad en este modelo. La forma de leer lo anterior es si γ es mayor que 1, los efectos de la aglomeración dominan la congestión, lo que indica que un aumento en la densidad de la actividad económica conduce a rendimientos crecientes a escala y una mayor productividad, pero si γ es menor que 1, entonces los efectos de la congestión dominan la aglomeración, lo que indica que la congestión adicional de un aumento en la densidad en realidad conduce a una menor productividad (Harris & Ioannides, 2000). El logaritmo de la expresión (1) más un término de perturbación estocástica que sugiere la presencia de componentes aleatorios se presenta en la ecuación (2).

$$\log\left(\frac{q_c}{a_c}\right) = \gamma \log\left(\frac{n_c}{a_c}\right) + \mu \quad (2)$$

Al realizar el ejercicio para Colombia, se tomó la información de la encuesta anual manufacturera, tomando las variables producción bruta en miles de pesos⁶, total empleados y cada una de las áreas(km²) de los departamentos. En la tabla 12 se soportan los resultados de la ecuación general (2).

Tabla 12 Estimación del efecto congestión sobre la productividad urbana

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	23
Model	95.1653858	1	95.1653858	F(1, 21)	=	317.21
Residual	6.30012867	21	.300006127	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.9379
				Adj R-squared	=	0.9350
Total	101.465514	22	4.61206884	Root MSE	=	.54773

lqa	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
lde	.9155551	.0514056	17.81	0.000	.8086514 1.022459
_cons	12.84634	.1204977	106.61	0.000	12.59575 13.09693

Fuente: Cálculos ODEB

Los resultados sugieren que para el total nacional los efectos de la congestión dominan la aglomeración dado que $\gamma = 0.91$. Es importante señalar que en todo el país se estarían perdiendo los beneficios de la aglomeración derivados de los rezagos en infraestructura que reduzca los costos de desplazamiento. Para soportar esta afirmación se calcularon las tasas de crecimiento del sector de la construcción y del transporte en las principales regiones del país y en el total de estas regiones.

Tabla 13 Tasa de crecimiento sectores de la Construcción y Transporte 2000-2016

Sector/Región	Antioquia	Atlántico	Valle	Bogotá	C/Marca	Santander	Total
Construcción	0,076	0,116	0,045	0,050	0,146	0,094	0,069
Transporte	0,048	0,034	0,027	0,032	0,048	0,064	0,039

Fuente: DANE Cuentas Nacionales. Cálculos ODEB

En la Tabla 13 se presentan las regiones en las columnas con sus respectivas tasas de crecimiento. Si se asume que la tasa de crecimiento de la construcción de edificaciones señala el crecimiento de la congestión y la tasa de crecimiento del transporte terrestre

⁶ El valor de la producción bruta es igual al "Valor de todos los productos manufacturados por el establecimiento" más los "Ingresos por subcontratación industrial realizados para otros", más el "Valor de la energía eléctrica vendida", más el valor de los ingresos causados por CERT, más el "Valor de las existencias de los productos en proceso de fabricación al finalizar el año", menos el "Valor de los productos en proceso de fabricación al iniciar el año", más el valor generado por el alquiler de bienes producidos y la instalación, mantenimiento y reparación de productos fabricados por el establecimiento (DANE, 2017).

es el proxi de la productividad de las regiones, se puede apreciar la notable diferencia de velocidades de ambos sectores. La construcción crece a un ritmo superior, no solo frente al transporte también frente a gran parte de la economía.

Tabla 14.- Resultado Modelo

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	23
Model	96.6465617	6	16.1077603	F(6, 16)	=	53.48
Residual	4.8189528	16	.30118455	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.9525
				Adj R-squared	=	0.9347
Total	101.465514	22	4.61206884	Root MSE	=	.5488

lqa	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
lna	.9243788	.0686466	13.47	0.000	.7788544	1.069903
DAnt	-.290904	.5875623	-0.50	0.627	-1.53648	.9546725
DValle	.1629539	.5988008	0.27	0.789	-1.106447	1.432355
DBog	-.2783594	.7034135	-0.40	0.698	-1.769529	1.212811
Dcun	.1675465	.5903906	0.28	0.780	-1.084026	1.419119
DSantander	1.144078	.5676039	2.02	0.061	-.0591885	2.347345
_cons	12.81357	.1610779	79.55	0.000	12.4721	13.15504

Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, al observar específicamente Bogotá D.C, dado que concentra aproximadamente la tercera parte del empleo total y casi el 20% de la producción del sector fabril, el resultado es aún más crítico en virtud del valor negativo de γ^7 . Al realizar la estimación con las regiones que concentran el 73% de la producción bruta y el 79% de empleados de la industria (Antioquia, Valle, Bogotá, Cundinamarca y Santander), Santander es la única región donde γ es mayor 1, es decir, que un aumento en la densidad de la actividad económica conduce a una mayor productividad.

Una estrategia de reducción de la congestión debería contemplar un mejor uso del stock de la ciudad, incluida su infraestructura vial y convertirse en promotora de la expansión de actividades económicas nocturnas y la extensión de actividades horarias más extendidas; este tema, como se caracterizará más adelante, encuentra inicialmente un espacio propicio en las actividades relacionadas con el cargue y descargue de mercancías, logística y asociadas al transporte.

6.3. Productividad, tipología empresarial y localización espacial

La actividad económica del distrito capital vista en retrospectiva en el periodo 2000 - 2015 está marcada por desaceleración y, en algunos casos caída del ritmo de

⁷ El valor del p-value no es de relevante en este caso, dado que los datos no son de una muestra sino del total poblacional

crecimiento de gran parte de los sectores económicos. En el caso de la industria en el quinquenio 2000-2005 la tasa de crecimiento anual fue del 4,3 por ciento mientras que para el siguiente quinquenio bajó al 1,9 por ciento anual y para el período 2010-2015 apenas llegó a un tercio de un punto porcentual anual. El sector de Alimentos, Bebidas y tabaco dominó la caída del sector industrial, de acuerdo con las cifras del PIB regional del DANE. En la construcción, por ejemplo, se aprecia como los primeros cinco años de la década de 2000 el sector recuperó un importante dinamismo que se expresa en una tasa de crecimiento anual del 11,2 por ciento liderada por la *Construcción de edificaciones completas y de partes de edificaciones; acondicionamiento de edificaciones* con una tasa del 12,4 por ciento anual mientras que en los dos últimos quinquenios la *Construcción de obras de ingeniería civil* tuvo tasa de crecimiento del cero y 0,005 por ciento anual. Las actividades de comercio, reparación, restaurantes y hoteles tuvieron un comportamiento relevante, frente al resto de la economía, con una tasa de crecimiento en promedio superior al 6 % anual en todo el período de análisis. Los hoteles, restaurantes, bares y similares mantuvieron una tasa levemente superior al 5 por ciento anual.

Tabla 15 Actividad Económica Distrital

Actividades económicas	2005	2010	2015
Industria manufacturera	0,043	0,019	0,003
Suministro de electricidad, gas y agua	0,041	0,030	0,020
Construcción	0,112	0,011	0,009
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	0,082	0,052	0,057
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	0,046	0,053	0,053
Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	0,037	0,052	0,056
Actividades de servicios sociales, comunales y personales	0,018	0,035	0,043
Administración pública y defensa; seguridad social de afiliación obligatoria	0,013	0,038	0,046
Educación de mercado	0,000	0,029	0,039
Educación de no mercado	0,071	0,051	0,003
Servicios sociales y de salud de mercado	0,027	0,026	0,064
Actividades de asociaciones n.c.p.; actividades de esparcimiento y actividades culturales y deportivas; otras actividades de servicios de mercado	0,031	0,041	0,046

Actividades de asociaciones n.c.p.; actividades de esparcimiento y actividades culturales y deportivas; otras actividades de servicios de no mercado	0,068	0,050	0,035
Hogares privados con servicio doméstico	0,012	0,013	0,031
Subtotal valor agregado	0,046	0,041	0,043
Impuestos	0,035	0,062	0,051
PIB total departamental	0,045	0,043	0,044
PIB Colombia	0,036	0,044	0,045

Fuente: SDE, 2018

El sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones en promedio se mantuvo creciendo al 5 por ciento anual liderado de manera absoluta por el transporte por vía aérea cuya tasa de crecimiento fue de 7,1 y 10,4 por ciento anual en los dos últimos quinquenios respectivamente. Las actividades complementarias y auxiliares al transporte; actividades de agencias de viajes mantuvieron igualmente un ritmo de crecimiento notable, superior al 6 por ciento lo que sugiere la importancia del Aeropuerto El Dorado en virtud que el transporte terrestre apenas tuvo un crecimiento promedio del 3,3 por ciento en los tres quinquenios de análisis. Las actividades económicas relacionadas con establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas tuvieron un importante dinamismo en los dos últimos periodos, levemente superior al 5 por ciento liderado de manera absoluta por la intermediación financiera cuya tasa de crecimiento promedio fue de 9,1 por ciento en estos dos últimos quinquenios.

Tabla 16 Pérdidas o ganancia de participación en el PIB total Departamental.

Actividades económicas	2000	2005	2010	2015
Industria manufacturera	12,63%	12,51%	11,12%	9,06%
Suministro de electricidad, gas y agua	3,26%	3,20%	3,01%	2,66%
Construcción	4,91%	6,86%	5,87%	4,92%
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	11,13%	13,42%	14,06%	14,98%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	7,16%	7,20%	7,58%	7,92%
Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	31,69%	30,52%	31,94%	33,96%
Actividades de servicios sociales, comunales y personales	19,72%	17,22%	16,61%	16,51%

Subtotal valor agregado	90,77%	91,21%	90,35%	90,02%
Impuestos	9,25%	8,79%	9,67%	10,02%
PIB total departamental	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: DANE, Cuentas Nacionales, 2018

Las tasas de crecimiento anteriores se reflejan en las pérdidas o ganancia de participación en el PIB total Departamental. En el caso de la industria la pérdida es significativa por cuanto en 15 años perdió 3,6 puntos de participación en el PIB de la ciudad. El comercio ganó 3,5 puntos de participación. La intermediación financiera gana 4 puntos de participación en el PIB y las actividades inmobiliarias y alquiler de vivienda pierde cerca de 2 puntos porcentuales. Las actividades de servicios sociales, comunales y personales pierden cerca de 3 puntos porcentuales en las cuales la administración pública y defensa; seguridad social de afiliación obligatoria y la educación de mercado aportan a esta pérdida.

Las actividades presentadas de manera sectorial permiten señalar algunos aspectos sobre el desarrollo de la actividad económica que dan pautas para el análisis de la actividad económica nocturna. En primer lugar, el tejido empresarial colombiano está compuesto principalmente por microempresas⁸. Según el Registro Único Empresarial, para el 2016 el 94.7% de las empresas registradas en el país son microempresas, las cuales generan el 67% del empleo y aportan 28% del Producto Interno Bruto (DANE). Si bien las microempresas son generalmente intensivas en mano de obra y por tanto importantes en términos de empleo, el empleo que generan es de baja productividad, por lo que en realidad aportan poco a la reducción de pobreza y la desigualdad (Torres, 2006). Diferentes caracterizaciones coinciden en una serie de rasgos que indican una baja competitividad de las microempresas, a saber:

- Altos niveles de informalidad laboral⁹
- Bajo nivel de internacionalización, en la mayoría de los casos sus nichos de mercado son locales y principalmente consumidores de bajos ingresos. (Conpes 3484, 2017)

⁸ De acuerdo con lo reglamentado en la ley 590 de 2000, conocida como la ley de Mypimes y sus reglamentarios (Ley 905 de 2004), el segmento de microempresas corresponde a aquellas con 500 o menos SMLV en activos totales.

⁹ Según el Documento Conpes 3484, el 53,5% de las microempresas no pagan impuestos, 42% no llevan registros contables y el 45% no tienen registro mercantil. Fedesarrollo (2007) concluye que los niveles de informalidad son mayores cuanto menor sea el tamaño de la empresa.

- Acceso restringido tecnología y a crédito¹⁰
- Alta probabilidad de fracaso¹¹

Si bien las microempresas cumplen un papel importante en la economía, una estructura empresarial como esta no es ideal en términos de la productividad y el desarrollo. Esta situación es otra variable más que refleja las enormes condiciones de desigualdad del país, según un estudio de ACOPI (2016), las primeras 100 empresas en Colombia (es decir el 0,1% del total de empresas) concentran el 16% de las utilidades brutas¹², las primeras 27 mil (que corresponden el 2% del total de empresas) concentran el 54% de las utilidades brutas, mientras el total de las microempresas (que como se dijo antes corresponden al 95% de las empresas) concentran apenas el 12% de la utilidad bruta. Con estos datos, el mismo estudio calculó el GINI para las empresas, arrojando un coeficiente de 0.822, mucho mayor que el GINI para las personas que se calcula en 0.54.

Para el caso de Bogotá, en primer lugar, la gran empresa, y en particular la industria, no se aleja de esta situación de manera que se tienen dos situaciones. Es bastante probable que la gran industria tenga una jornada veinticuatro horas internalizada a su estructura de costos de manera que es indiferente a las acciones de la administración frente a la promoción de la actividad nocturna. En segundo lugar, las micro y pequeñas empresas (como se detalló en los capítulos 4 y 5) son sensibles a los costos de manera que la ampliación de la jornada afectará su función de beneficios. Es decir, es improbable que la estructura de costos se vea afectada por factores exógenos asociados a actividades nocturnas. En la siguiente tabla se presentan los grandes factores que afectaban el crecimiento y desarrollo de las pequeñas empresas en algunos países de América Latina.

¹⁰ “Según Castañeda y Fadul (2002), el apalancamiento que usan los microempresarios al momento de iniciar su negocio proviene principalmente de los ahorros acumulados por la familia y de los ingresos de trabajos anteriores (72%), los préstamos de amigos y familiares constituyen otra importante fuente de financiación (16%), mientras que los bancos y las financieras tan solo representan el 5% y las ONG el 4%.” Documento Conpes 3484 de 2007.

¹¹ De acuerdo con un estudio de Confecámaras (2017), en los países de América Latina, cerca del 50% de las empresas que inician fracasan en los primeros cinco años, el 98% de las empresas que fracasan son microempresas. La supervivencia empresarial en Colombia en el quinto año del 43%. El estudio concluye que el tamaño de las empresas es determinante para la supervivencia empresarial, cuanto más pequeñas son las empresas menores son sus probabilidades de sobrevivir en el mercado.

¹² A partir de la información de las Cuentas Nacionales Institucionales del DANE y del Sistema de Información de Reporte Empresarial (SIREM) de la Superintendencia de Sociedades para el año 2014, y del reporte de Registro Mercantil de Confecámaras el estudio elaboró la distribución del Excedente Bruto de Explotación (EBE) y de las utilidades brutas por rangos de empresas. Las 1'379.284 empresas en Colombia 4 tienen un excedente bruto de \$262,3 billones. (Acopi, 2016).

Tabla 17 Problemática de las pequeñas empresas, por áreas

Áreas	Argentina	Colombia	Costa Rica
Finanzas	Plataformas comerciales de los bancos inadecuadas / poco acceso al financiamiento	Acceso al crédito / capital de riesgo	Ausencia de definición de sujetos de crédito / requisitos y trámites excesivos / altas tasas y plazos restringidos / modalidades limitadas
Tecnología e información	Servicios de consultoría (tecnología blanda) inadecuados	Poco acceso a la tecnología / ausencia de sistemas de información	Falta de tecnologías de punta / inadecuada infraestructura tecnológica
Comercialización y comercio exterior	Promoción de exportaciones poco efectiva / excesivos trámites burocráticos de comercio exterior	Disposiciones de exportación / contrabando / informalidad	Acceso restringido a mercados externos
Estructura regulatoria y competencia	Sobrepagos y corrupción en las tramitaciones / concentración de la oferta y/o demanda / inseguridad jurídica	Protección de marcas y patentes / requisitos ambientales / complejidad de la constitución de empresas / contradicción y arbitrariedad	Barreras de entrada al mercado interno / excesivos trámites generales de funcionamiento
Organización y cooperación	Las grandes empresas no favorecen la modernización de las pyme / inadecuación de las organizaciones empresariales	Falta de representación de los intereses	Encadenamientos productivos ineficaces (vinculación sectorial) / ausencia de cultura empresarial
Recursos humanos	Servicios de capacitación inadecuados	Cargas sociales / falta de personal calificado / otras disposiciones laborales	Elevadas cargas sociales
Otros	Bajo uso de instrumentos públicos de apoyo / costos de servicios de infraestructura	Cargas fiscales / invasión del espacio público / (insuficiente garantía de propiedad) / centralización	Alto costo de los servicios públicos / poca eficacia de las políticas de promoción y fomento / insuficiente red de apoyo

Fuente: Elaboración de la FUNDES, con base en Yoguél, Moori y otros (1999), Howald (2001) y Castillo y Chávez (2001).

Fuente: elaboración de la FUNDES, con base en Yoguét, Moori y otros, 1999, Howald, 2001 y Castillo y Chávez, 2001

Se puede apreciar cómo estas empresas tienen factores estructurales que no se remueven con una expansión de la jornada nocturna. Por el contrario, las cargas sociales, la falta de personal calificado y otras disposiciones laborales además de asumir costos para enfrentar externalidades como la inseguridad hacen prever que con la extensión de la jornada incrementarán el peso sobre la estructura de costos. En este sentido, es probable que los sectores vinculados a la actividad nocturna sean los ya definidos por las condiciones propias de su actividad y mercado. En primer lugar, el arte, teatro, otros campos de la cultura, los tradicionales bares, restaurantes, discotecas, servicios de alto impacto, hoteles, transporte como el aeropuerto, taxis y servicios como Uber y los sectores conexos y complementarios.

Un enfoque más específico, y sobre el cual se quiere llamar la atención, parte del trabajo realizado por Mun & Yonekawa (2006), donde se señala que la productividad de la empresa en un determinado momento depende del número total de trabajadores que están de servicio en la ciudad, de tal manera que la economía de aglomeración se maximiza cuando todas las empresas eligen los mismos horarios de jornada laboral. Sin embargo, esta situación provoca congestión justo en las horas de entrada y salida de la empresa, debido a la alta demanda de transporte por parte de los empleados, razón por la que el horario flexible en las empresas se ha adoptado como una medida para mitigar la congestión en las horas pico.

No obstante, la existencia de horarios flexibles implica una disminución de la productividad, teniendo en cuenta el concepto de aglomeración, dado que precisamente la proximidad de las empresas fomenta los efectos indirectos tecnológicos y de información, los cuales se verían obstaculizados por los problemas en la comunicación entre los empleados con empresas de horario flexible con los empleados de horario fijo.

De acuerdo con Mun & Yonekawa (2006), el número de trabajadores de equilibrio se da por las elecciones de las empresas y trabajadores, que están sujetas a la compensación entre congestión y productividad; así los resultados sugieren: 1. Existe equilibrio cuando algunas empresas adoptan el horario flexible, sólo cuando el costo de la congestión es grande en relación con la dependencia de las empresas de las economías de aglomeración y 2. No hay ninguna situación de equilibrio donde todas las empresas adopten el horario flexible. (Mun & Yonekawa, 2006).

En este sentido, cobran relevancia dos aspectos: primero el principio de progresividad establecido por el Acuerdo 076 de 2018, que plantea implementar la estrategia paso a paso y segundo la definición de áreas específicas para operar e horarios más amplios donde las concentraciones de actividades económicas favorezcan las reducciones de costos, la diversidad de establecimientos la continuación e economías de aglomeración. En tal sentido, la generación de externalidades derivadas del transporte y seguridad, a cargo del Distrito, encuentran también mayores facilidades en cuanto su implementación y efecto para el desarrollo económico en la noche.

6.4. Los encadenamientos productivos, base para cálculo del PIB Nocturno

La formulación de estrategias encaminadas a la promoción de actividades económicas nocturnas (en sentido amplio) debe considerar el tipo de agente, establecimiento o empresa ejecutora de la actividad; igualmente, también es conveniente precisar si se trata de bienes intermedios o de bienes de consumo final. Estas distinciones son importantes porque en las políticas de fomento y promoción es preciso determinar los encadenamientos (hacia adelante o hacia atrás) que las pueden afectar con el fin de evitar el surgimiento de cuellos de botella; por otro lado, la identificación de los agentes, públicos o privados, resulta significativa para la generación de sinergias entre agentes, la determinación de responsabilidades según se trate de sector público o privado y la conformación de alianzas público-privadas. Para estos efectos podrían considerarse tres categorías:

- Actividades de producción nocturna de servicios y bienes intermedios por parte de agentes o empresas privadas.
- Actividades de comercio y otros servicios generados por agentes y establecimientos del sector público o privado, orientados al consumo final de los demandantes. Este grupo incluye las actividades relacionadas con eventos, cultura y entretenimiento.
- Actividades del sector público orientadas a la generación de externalidades espaciales de alcance urbano o meso urbano a fin de promover y facilitar el desarrollo de las demás actividades nocturnas. Dado el carácter aparentemente incipiente de la economía nocturna las decisiones en materia de facilidades

urbanas, sean de servicios públicos, transporte o disponibilidad de infraestructuras, están llamadas a jugar un papel decisivo en la fase promocional de las actividades.

Finalmente, se debe diferenciar entre actividades orientadas a la exportación y actividades orientadas al mercado interno, en razón que el impacto de las actividades exportadoras contribuye nítidamente al crecimiento del PIB, mientras que el simple desplazamiento horario del consumo interno aun cuando puede tener un efecto positivo sobre la calidad de vida, su efecto económico puede resultar neutro. Este aspecto es particularmente significativo en el caso de actividades relacionadas con el turismo de negocios ya que este renglón representa una de las ventajas competitivas de Bogotá, en razón del tamaño de su mercado y su oferta de servicios que es la de más alta jerarquía dentro del mercado nacional, incluidos servicios financieros y del terciario superior.

La matriz insumo producto permite apreciar los encadenamientos de las distintas actividades económicas. Para el análisis de los encadenamientos directos se usa la matriz nacional del año 2010 del DANE. De acuerdo con esta matriz, las compras del sector a nivel nacional son inferiores al 1 por ciento¹³ del total de las compras intermedias de la economía nacional. Estas compras son superiores a la participación del PIB sectorial en el PIB nacional, apenas el 0,0061 del PIB Nacional.

Las mayores compras las realizan el sector de transporte aéreo al sector *productos de la refinación del petróleo; combustible nuclear*, a los servicios de correos y telecomunicaciones, al sector de equipo de transporte y a los servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios y a los servicios de intermediación financiera. Las ventas por su parte se realizan a los demás sectores de la economía, en donde las propias ventas a este mismo sector representan el 15,5 de las ventas del sector a toda la economía nacional. El sector servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios compra el 11,1 por ciento, los servicios de intermediación financiera, de seguros y servicios conexos el 14,4, al comercio se le vende el 23,4 por ciento de todas las ventas del transporte aéreo nacional.

Ahora algunos hechos que señalan la importancia del Aeropuerto en la economía nacional. En primer lugar, las exportaciones del sector son 1,25 veces las ventas a los hogares nacionales. Como el Aeropuerto El Dorado es el mayor operador de vuelos internacionales, estas ventas son originadas en Bogotá. De igual manera solo unos pocos trayectos nacionales no tocan suelo bogotano de manera que las ventas a los hogares nacionales también tienen una alta participación en Bogotá. De otra parte, las compras intermedias de los sectores nacionales mencionados son realizados en esa proporción en Bogotá. Las compras de combustible, parece razonable, se realicen en Bogotá y no en Yopal o Villavicencio, por ejemplo.

Finalmente, los siguientes indicadores de la aeronáutica civil sobre el movimiento anual de pasajeros, carga y correo (kg) - por aeropuerto permite relevar la importancia del aeropuerto, servicios de transporte aéreo en el desempeño del sector en el país. Como

¹³ Para ser precisos es el 0,00863 del consumo intermedio de toda la economía.

se puede apreciar, el número de pasajeros salidos y entrados por el AED corresponde al 47 por ciento de los pasajeros de todo el país.

Tabla 18 Pasajeros y carga salidos y entrados por el AED.

Pasajeros Salidos	Pasajeros Llegados	Total Pasajeros	Carga y Correo Salida	Carga y Correo Llegados	Total Carga y Correo	Número Vuelos Salidos	Número Vuelos Llegados	Total Número de Vuelos
0,47	0,47	0,47	0,7	0,65	0,68	0,35	0,35	0,35

Fuente: Aerocivil, 2018

De otra parte, de la carga transportada por vía aérea a nivel nacional, el 70 por ciento lo realiza el AED. Sobre el número de vuelos que entran y salen se tiene una cifra inferior que debe ser matizada por la importancia nacional e internacional del Aeropuerto. De hecho, un avión internacional transporta muchos más pasajeros que un avión de vuelo local a cualquier ciudad del país. En este último aspecto se puede apreciar que con el 35 por ciento de los vuelos, Bogotá transporta cerca de la mitad de los pasajeros del país y el 70 por ciento de la carga.

Desde la perspectiva de la actividad económica del Aeropuerto El Dorado, la matriz insumo producto permite estimar la importancia de su actividad en la cuenta de servicios de transporte por vía aérea, en particular sus compras y ventas a los otros sectores de la economía distrital y por supuesto regional en virtud que Cundinamarca se beneficia de esta actividad aeroportuaria. De acuerdo con los *usos totales a precios básicos*, las compras realizadas por la actividad del Aeropuerto son de 1,89 por ciento del total de las compras intermedias de toda la economía distrital. Estas compras son importantes pero la economía bogotana tiene 15 sectores que tienen una mayor demanda de consumo intermedio como se puede apreciar en la MIP 2012.

Las compras de este sector, en primer lugar, tienen una alta participación en el sector *productos de la refinación del petróleo y combustible nuclear* como parece natural. De hecho, el 27,2 por ciento de las compras se realizan en este sector. El siguiente sector al que se le compra es al de *servicios complementarios y auxiliares al transporte*, el 15,5 por ciento de las compras totales son realizadas en estos servicios complementarios. Los sectores de *servicios inmobiliarios y de alquiler de vivienda* y los *servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios* capturan el 12 y el 9,8 por ciento de las compras totales. Las compras al propio sector alcanzan el 6 por ciento del total.

Por su parte, las ventas, que constituyen la demanda total del sector, se dividen en un gran porcentaje en exportaciones de servicios de transporte para el resto del mundo y del país y por supuesto en las demandas de los hogares bogotanos. Las compras realizadas por hogares externos representan cerca del 50 por ciento más de las compras de los hogares bogotanos. Las demandas de los hogares del resto del país es un 23,4 por ciento superior al de los bogotanos, de acuerdo con la MIP 2012. La magnitud de las ventas a todos los sectores de la economía bogotana se aprecia en la participación sobre las ventas a los hogares del resto del mundo, un 59 por ciento más de estas compras foráneas. Ahora bien, el efecto total de la actividad aeroportuaria se aprecia en los encadenamientos productivos directos e indirectos que se analizan a continuación.

Los sectores o actividades económicas productos de papel, cartón y sus productos, edición, impresión y artículos análogos, comercio, servicios de alojamiento, suministro de comidas y bebidas, servicios de transporte terrestre, servicios de transporte por vía aérea, servicios complementarios y auxiliares al transporte, servicios de correos y telecomunicaciones, servicios inmobiliarios y de alquiler de vivienda y servicios de asociaciones y esparcimiento, culturales, deportivos y otros servicios de mercado se asumen directamente asociados a la actividad que se podría expandir 24 horas.

Tabla 19 Compras sectores asociados a sectores 24 horas

Código	Productos	B11	B12	B28	B30	B31	B32	B33	B34	B36	B41
B11	Productos de papel, cartón y sus productos	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
B12	Edición, impresión y artículos análogos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
B28	Comercio	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
B30	Servicios de alojamiento, suministro de comidas y bebidas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
B31	Servicios de transporte terrestre	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
B32	Servicios de transporte por vía aérea	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
B33	Servicios complementarios y auxiliares al transporte	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
B34	Servicios de correos y telecomunicaciones	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0
B36	Servicios inmobiliarios y de alquiler de vivienda	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
B37	Servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios	0,1	0,2	0,3	0,0	0,1	0,1	0,5	0,3	0,0	0,0
B41	Servicios de asociaciones y esparcimiento, culturales, deportivos y otros servicios de mercado	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: ODEB, 2018

Encadenamientos Sectoriales

Las actividades económicas representadas en las compras y ventas de la MIP¹⁴ se expresan como encadenamientos entre los distintos sectores productivos. Para evaluar la importancia de los sectores en su poder de compra y activación de otros sectores económicos, así como las ventas a otros sectores, se calculan los indicadores de dispersión y sensibilidad a la dispersión. Para ello, Chenery & Watanabe (1958), Rasmussen P. (1963) y Hirschman (1961) calculan los coeficientes técnicos de la matriz de consumo intermedio. Esto es, una transformación sobre la matriz X , en la que se obtiene la estructura técnica de demanda de cada sector. Miller & Blair (2009) recomiendan el enfoque de Ghosh¹⁵, para evitar hacer el supuesto de aumentos simultáneos e iguales a una unidad en la demanda final de todos los sectores.

¹⁴ Matriz de coeficientes técnicos = $X\hat{x}^{-1}$, y la Inversa de Leontief $M = (I - A)^{-1}$

¹⁵ En lugar de tomar la matriz en forma vertical (A), se toma de manera horizontal (matriz B). Matriz de coeficientes técnicos $B = \hat{x}^{-1}X$, en consecuencia, la Inversa de Ghosh es $G = (I - B)^{-1}$

Partiendo del enfoque de Ghosh, Rasmussen (1963) calcula los encadenamientos totales de cada sector¹⁶. El resultado de estas dos transformaciones son dos vectores de encadenamientos. Los indicadores de Rasmussen, miden los requerimientos directos y los requerimientos indirectos de producción. Hirschman (1961), normaliza los encadenamientos de Rasmussen para superar sus dificultades¹⁷ e introduce el concepto de sectores claves cuando estos indicadores tienen un valor superior a 1 (Dietzenbacher, 1992) calcula indicadores de encadenamientos, ponderados por el peso específico de la misma conexión entre sectores. En este caso los encadenamientos son calculados con el uso de los vectores característicos correspondientes a la raíz característica dominante de las matrices A y B ¹⁸.

¹⁶ Encadenamiento Hacia atrás $e^T M$ y encadenamientos hacia adelante Ge , en donde e representa un vector columna de unos, M es la inversa de Leontief, (A) y G es la inversa de Ghosh que surge de la matriz de coeficientes de asignaciones (B).

¹⁷ Los encadenamientos normalizados de Rasmussen-Hirschman hacia atrás $\frac{ne^T M}{e^T M e}$, y hacia adelante, $\frac{nGe}{e^T Ge}$. En donde n es el número de sectores de la economía.

¹⁸ Los encadenamientos normalizados hacia atrás y hacia adelante corresponde a $\frac{nu^T}{u^T e} y \frac{nz^T}{e^T z}$

Respectivamente. En donde u es el vector característico por izquierda asociado a la raíz característica dominante de la matriz A , z es el vector característico por derecha asociado a la raíz característica de la matriz B .

Tabla 20 Encadenamientos sectoriales.

2007				2012					
Sector	Tipo	Atrás	Adelante	Sector	Tipo	Atrás	Adelante		
Productos de papel	Sec. Clave	1,06	1,46	Transp. Aéreo	Sec. Clave	1,19	1,03		
Metalúrgicos y de metal		1,12	1,46	Refinación de petróleo		1,18	1,49		
Maquinaria y equipo		1,01	1,18	Caucho y de plástico		1,18	1,15		
Aparatos eléctricos		1,06	1,12	Edición e impresión		1,15	1,11		
Reparación		1,11	1,05	Productos de papel		1,14	1,29		
Intermediación financiera		1,10	1,20	Auxiliares de transp.		1,14	1,10		
				Productos minerales		1,10	1,04		
				Productos químicos		1,04	1,06		
				Productos de madera		1,04	1,39		
				Esparcimiento y recreación		1,02	1,09		
Alimenticios y bebidas	Fuertes Hacia Atrás	1,07	0,89	Productos textiles	Fuertes Hacia Atrás	1,24	0,99		
Productos textiles		1,04	0,94	Servicios sociales y de salud		1,22	0,86		
Tejidos y prendas		1,15	0,86	Correo y telecom.		1,11	0,98		
Cuero y calzado		1,19	0,87	Transp. Terrestre		1,11	0,93		
Equipo de transporte		1,07	0,93	Administración pública		1,09	0,65		
Muebles_ Industria ncp		1,01	0,85	Tejidos y prendas		1,07	0,82		
Hoteles y Restaurantes		1,11	0,85	Equipo de transporte		1,06	0,85		
Transp. Terrestre		1,18	0,98	Alimenticios y bebidas		1,05	0,82		
Transp. Aéreo		1,16	0,91	Comercio		1,02	0,86		
Correo y telecom.		1,11	0,87	Hoteles y Restaurantes		1,02	0,80		
Administración pública		1,05	0,65	Muebles_ Industria ncp		1,02	0,86		
Servicios sociales y de salud		1,07	0,72	Maquinaria y equipo		1,01	0,78		
Esparcimiento y recreación		1,09	0,96	Construcción civil		1,01	0,77		
				Cuero y calzado		1,00	0,76		
Minerales no Met	Fuertes Hacia Adelante	0,91	1,05	Intermediación financiera	Fuertes Hacia Adelante	0,97	1,09		
Productos de madera		0,98	1,28	Metalúrgicos y de metal		0,96	1,09		
Edición e impresión		0,98	1,09	Reparación		0,94	1,17		
Refinación de petróleo		0,91	1,21	Servicios a las empresas		0,93	1,27		
Productos químicos		0,94	1,09	Gas domiciliario		0,84	1,13		
Caucho y de plástico		0,98	1,25	Energía eléctrica		0,83	1,26		
Productos minerales		0,94	1,19	Minerales no Met		0,82	1,20		
Energía eléctrica		0,83	1,17	Agro		0,78	1,13		
Gas domiciliario		0,85	1,12	Silvicultura		0,71	1,49		
Alcantarillado y desperdicios		0,93	1,02						
Auxiliares de transp.		0,99	1,25						
Servicios a las empresas		0,97	1,33						
Agro		Débiles	0,86	0,70		Alcantarillado y desperdicios	Débiles	0,95	0,81
Agua			0,94	0,90		Construcción edificaciones		0,93	0,72
Construcción edificaciones	0,99		0,69	Aparatos eléctricos	0,93	0,86			
Construcción civil	0,99		0,80	Agua	0,90	0,99			
Comercio	0,95		0,88	Enseñanza	0,86	0,66			
Servicios inmobiliarios	0,72		0,91	Servicios inmobiliarios	0,78	1,00			
Enseñanza	0,88		0,68	Servicios domésticos	0,68	0,65			
Servicios domésticos	0,69		0,65						

Fuente: Elaboración Propia con base en CCB, 2018

Antes de continuar, se debe señalar que la economía bogotana solo exportó el 2,7 por ciento de su demanda total al sector externo del país. Al resto del país exportó el 12,6 por ciento de la demanda total del Distrito en el año 2007. En la tabla anterior se subrayaron los sectores claves con vinculación al transporte aéreo de los años de estudio, 2007 y 2012. Los sectores *productos textiles, sustancias y productos químicos, productos de caucho y de plástico, productos metalúrgicos básicos y productos elaborados de metal (excepto maquinaria y equipo), otra maquinaria y aparatos eléctricos, equipo de transporte, y servicios de transporte por vía aérea* se consideran exportadores netos al tener una participación sobre el total exportado superior a la media de la ciudad más media desviación estándar. Al cruzar los sectores exportadores con los encadenamientos se aprecia como los sectores clave no son exportadores externos. Ahora los sectores con fuertes encadenamientos hacia atrás como *productos textiles y*

servicios de transporte por vía aérea tienen la condición de exportadores, este último también del país.

Para el año 2012 el sector de transporte aéreo gana importancia y aparece como un sector clave de la economía de Bogotá. Surgen la refinación de petróleo, los productos de caucho y plástico, la edición e impresión de papel, los auxiliares de transporte, los productos minerales, los productos químicos, los productos de madera y el esparcimiento y recreación como sectores claves cuando en el año 2007 solo aparecían con encadenamientos fuertes hacia atrás o hacia adelante. La intermediación financiera deja de ser sector clave para ser solo un sector fuerte hacia adelante.

En el año 2012, señalan los indicadores de Dietzenbacher, la refinación de petróleo, caucho y plástico, actividades de edición e impresión, productos de papel y productos químicos y servicio de transporte aéreo, correo y servicios de mensajería y servicios complementarios y auxiliares al transporte como sectores claves. Por su parte, 10 sectores con encadenamientos fuertes solo hacia atrás. Estos son principalmente sectores de la industria manufacturera como alimentos y bebidas, textiles, cuero y calzado. Otros 8 sectores de la economía tienen encadenamientos fuertes solo hacia adelante. En este caso, la lista está compuesta por sectores de servicios como intermediación financiera, actividades de esparcimiento y recreación, servicios inmobiliarios, entre otros.

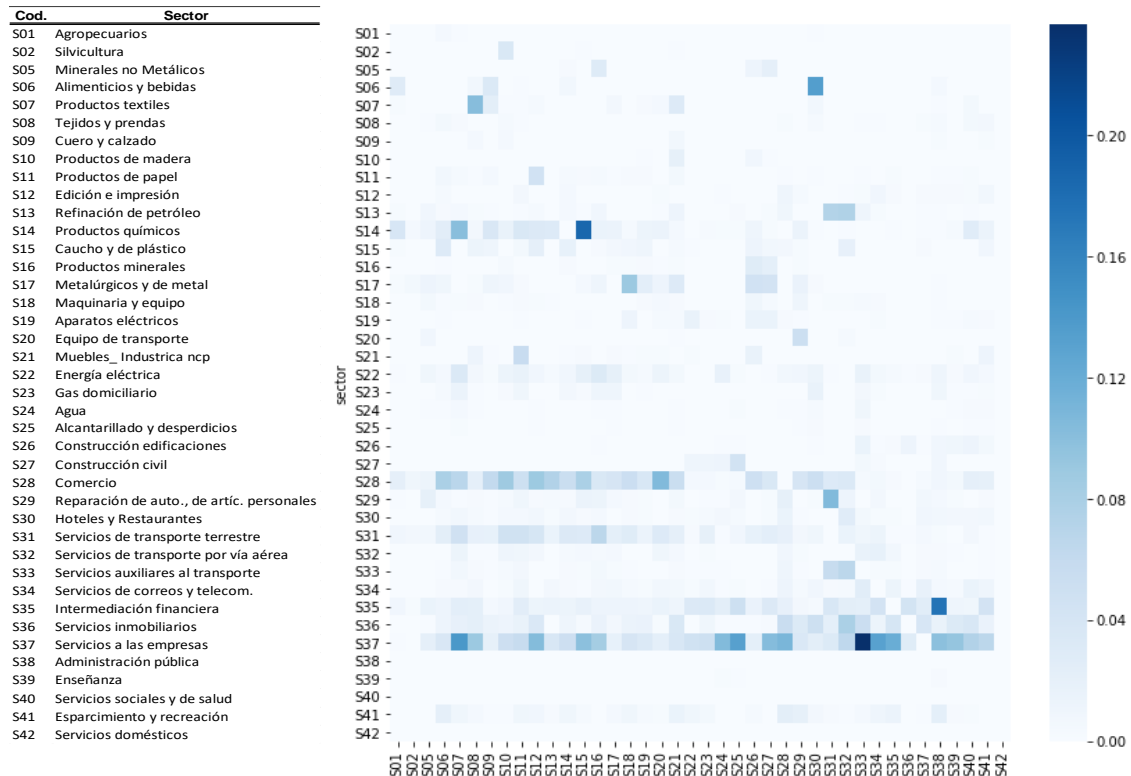
Más allá de categorizar los sectores según sus encadenamientos claves, fuertes o débiles, se pretende identificar y analizar los sectores con los que están encadenados. La Ilustración 4 presenta la información de coeficientes técnicos contenida en la matriz de Leontief, con el objetivo de poder representar y visualizar de forma general la intensidad de las conexiones existentes entre los sectores de toda la economía. Los ejes representan los 42 sectores y la intensidad del color representa la magnitud del coeficiente de la matriz¹⁹. Se aclara que la lectura directa de estos coeficientes es un mecanismo más cercano a los indicadores de encadenamientos de Chenery & Watanabe (1958) que miden exclusivamente los requerimientos directos que tiene la economía.

Los encadenamientos señalan conexiones fuertes entre los sectores de servicios (S28-S42). De hecho, las compras de los servicios comercio, servicios de reparación de automotores, de artículos personales y domésticos, servicios de alojamiento, suministro de comidas y bebidas, servicios de transporte terrestre, servicios de transporte por vía aérea, servicios complementarios y auxiliares al transporte, servicios de correos y telecomunicaciones, servicios de intermediación financiera, de seguros y servicios conexos, servicios inmobiliarios y de alquiler de vivienda, servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios representan a estos mismos sectores el 0,82-0,42-0,31-0,53-0,62-0,80-0,89-0,91-0,84-0,90-0,78- 0,79-0,30 y el 0,72 por ciento respectivamente de las compras intermedias totales de estos sectores en el año 2012.

¹⁹ Los valores de la diagonal son omitidos pues estos representan los consumos dentro del mismo sector, cuyos valores en la mayoría de los casos son bastante altos y limitarían observar la gama en intensidad de colores de las transacciones intersectoriales.

Se aprecian conexiones leves entre los sectores de la industria (S06-S21), las compras intermedias entre estos sectores sobre el total de las compras intermedias de cada sector, no superan el 50 por ciento del total de compras intermedias, aun cuando hay algunos que si lo hacen. Se aprecian pocas conexiones de los sectores primarios (S01-S05) con el resto de la economía.

Ilustración 4 Intensidad de los vínculos entre sectores – Matriz Leontief.



Fuente: SDH, MIP 2012- Cálculos ODEB

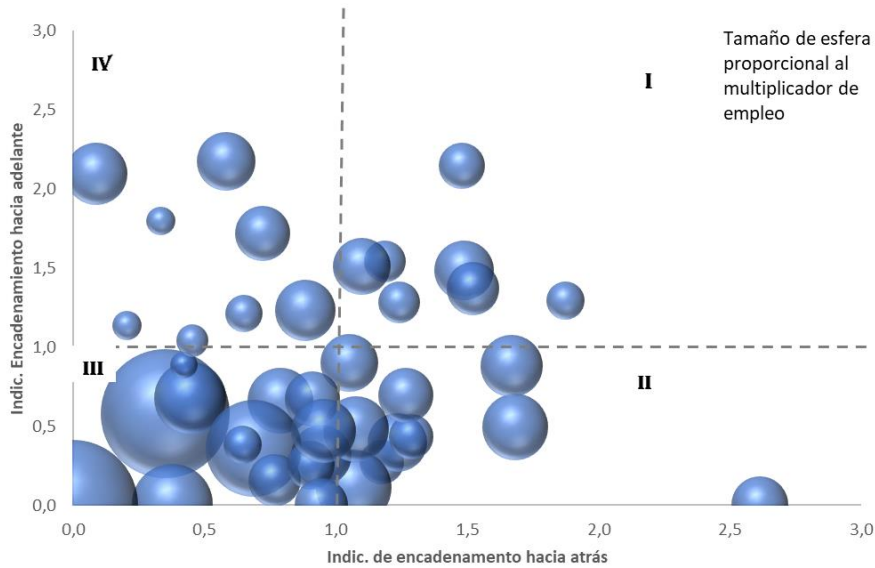
La intensidad de colores en sentido horizontal indica que sectores como servicios a las empresas (S37), comercio (S28) y servicios de transporte terrestre (S31) presentan importantes encadenamientos hacia adelante, pues no solo son proveedores de insumos para la mayoría de los sectores, sino que sus conexiones con ellos son fuertes. También se destaca el sector de productos químicos (S14) como proveedor importante de varios sectores industriales y de construcción. No es difícil entender que sectores como la construcción de edificaciones (S26), construcción civil (S27) sean jaladores de otros sectores.

Multiplicadores de empleo

Otro indicador importante de los sectores es su capacidad de generar empleo directo e indirecto, lo cual puede ser analizado a partir del multiplicador de empleo, que surge del vector de empleo y matriz de coeficientes de multiplicador de empleo. La Gráfica 2 muestra los resultados conjuntos de los indicadores de encadenamientos hacia atrás (eje x), hacia adelante (eje y) y el multiplicador de empleo para cada sector (diámetro

de la esfera), con base en las matrices para 2012, con el fin de identificar si los sectores claves en sus vínculos productivos, también son claves en su efecto en el empleo.

Gráfica 2 Encadenamientos y Multiplicador de empleo.



Fuente: SDH, MIP 2012 - Cálculos Propios

En la Gráfica 2 se observa que los sectores claves, del primer cuadrante, no tiene un efecto multiplicador de empleo relevante en la economía. No ocurre lo mismo en los sectores con encadenamientos débiles, tercer cuadrante. Allí se tiene el sector agropecuario, servicios domésticos y de educación con los multiplicadores de empleo más altos. Ahora bien, a pesar de ser sectores importantes en temas de empleo, sus débiles conexiones impiden que se beneficien de las externalidades generadas en otros lugares de la red productiva, por lo que se hacen necesarias políticas de estímulos específicas para estos sectores.

En la siguiente tabla se muestran los resultados de los indicadores de encadenamientos para Bogotá, basados en la MIP 2012. Nuevamente, los análisis de resultados y la descripción de sectores que se presentan hacen referencia al método de Dietzenbacher por considerarlo más completo.

Tabla 21 Indicadores de Encadenamientos.

Método Normalizado de Rasmussen				Método de Dietzenbacher				
Sector	Tipo	Atrás	Adelante	Sector	Tipo	Atrás	Adelante	
Transp. Aéreo	Sec. Clave	1,19	1,03	Refinación de petróleo	Sec. Clave	2,92	6,89	
Refinación de petróleo		1,18	1,49	Transp. Aéreo		1,87	1,29	
Caucho y de plástico		1,18	1,15	Caucho y de plástico		1,52	1,37	
Edición e impresión		1,15	1,11	Edición e impresión		1,49	1,49	
Productos de papel		1,14	1,29	Productos de papel		1,48	2,15	
Auxiliares de transp.		1,14	1,10	Correo y telecom.		1,24	1,28	
Productos minerales		1,10	1,04	Productos químicos		1,19	1,54	
Productos químicos		1,04	1,06	Auxiliares de transp.		1,10	1,51	
Productos de madera		1,04	1,39					
Esparcimiento y recreación		1,02	1,09					
Productos textiles	Fuertes Hacia Atrás	1,24	0,99	Servicios sociales y de salud	Fuertes Hacia Atrás	2,61	0,00	
Servicios sociales y de salud		1,22	0,86	Productos textiles		1,68	0,49	
Correo y telecom.		1,11	0,98	Transp. Terrestre		1,67	0,88	
Transp. Terrestre		1,11	0,93	Productos minerales		1,29	0,43	
Administración pública		1,09	0,65	Equipo de transporte		1,27	0,70	
Tejidos y prendas		1,07	0,82	Tejidos y prendas		1,23	0,40	
Equipo de transporte		1,06	0,85	Alimenticios y bebidas		1,17	0,27	
Alimenticios y bebidas		1,05	0,82	Muebles Industria ncp		1,08	0,48	
Comercio		1,02	0,86	Cuero y calzado		1,07	0,11	
Hoteles y Restaurantes		1,02	0,80	Productos de madera		1,05	0,90	
Muebles Industria ncp		1,02	0,86					
Maquinaria y equipo		1,01	0,78	Esparcimiento y recreación		0,88	1,23	
Construcción civil		1,01	0,77	Reparación		0,72	1,72	
Cuero y calzado		1,00	0,76	Intermediación financiera		0,65	1,21	
				Servicios a las empresas		0,58	2,17	
Intermediación financiera	Fuertes Hacia Adelante	0,97	1,09	Agua	Fuertes Hacia Adelante	0,45	1,04	
Metalúrgicos y de metal		0,96	1,09	Energía eléctrica		0,33	1,80	
Reparación		0,94	1,17	Servicios inmobiliarios		0,21	1,13	
Servicios a las empresas		0,93	1,27	Silvicultura		0,09	2,10	
Gas domiciliario		0,84	1,13					
Energía eléctrica		0,83	1,26	Hoteles y Restaurantes		0,95	0,47	
Minerales no Met		0,82	1,20	Maquinaria y equipo		0,94	0,31	
Agro		0,78	1,13	Administración pública		0,94	0,00	
Silvicultura		0,71	1,49	Comercio		0,91	0,67	
				Construcción civil		0,90	0,25	
Alcantarillado y desperdicios	Débiles	0,95	0,81	Metalúrgicos y de metal	Débiles	0,79	0,66	
Construcción edificaciones		0,93	0,72	Construcción edificaciones		0,77	0,16	
Aparatos eléctricos		0,93	0,86	Aparatos eléctricos		0,69	0,36	
Agua		0,90	0,99	Alcantarillado y desperdicios		0,65	0,38	
Enseñanza		0,86	0,66	Minerales no Met		0,45	0,68	
Servicios inmobiliarios		0,78	1,00	Gas domiciliario		0,42	0,89	
Servicios domésticos		0,68	0,65	Enseñanza		0,38	0,01	
				Agro		0,35	0,58	
				Servicios domésticos		0,00	0,00	

Fuente SDH, MIP 2012 - Cálculos Flórez, Sávago & Junca 2017

Con base en la matriz desarrollada para el año 2012, se observan 8 sectores claves, entre los que se encuentran: 5 sectores de industria (refinación de petróleo, caucho y plástico, actividades de edición e impresión, productos de papel y productos químicos) y 3 sectores de servicios (servicio de transporte aéreo, correo y servicios de mensajería y servicios complementarios y auxiliares al transporte). Sólo el sector de productos de papel se mantiene entre los claves para 2007 y 2012. Sin embargo, el resto de sectores claves de 2007 siguen presentando fuertes encadenamientos hacia atrás o hacia adelante para el último periodo.

Para 2012, se identifican 10 sectores con encadenamientos fuertes solo hacia atrás. Estos son principalmente sectores de la industria manufacturera como alimentos y bebidas, textiles, cuero y calzado. Un impulso a este tipo de sectores logra ampliar la demanda intermedia en gran parte de la economía a través de las altas conexiones de insumos con las que cuentan.

Otros 8 sectores de la economía tienen encadenamientos fuertes solo hacia adelante. En este caso, la lista está compuesta por sectores de servicios como intermediación financiera, actividades de esparcimiento y recreación, servicios inmobiliarios, entre otros. Las mejoras en productividad de estos sectores (o un precio más bajo de sus

productos) logran dinamizar a la economía, mejorando el desempeño de las industrias que usan sus productos como insumo.

Finalmente, los restantes diez sectores son de encadenamientos débiles. Sectores que difícilmente logran generar choques grandes sobre la economía. La mejora en productividad o el crecimiento en la producción de cada uno de estos sectores afectarán a muy pocas actividades que se conectan con ellos.

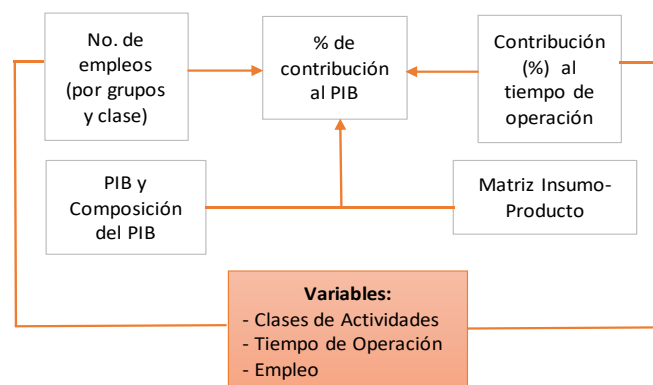
Para efecto de la estrategia 24 horas, es importante trabajar con la mayor cantidad de eslabones de la cadena de producción de las distintas actividades nocturnas. El turismo, por ejemplo, involucra las agencias de viaje, el transporte, los hoteles, los restaurantes, las tabernas y discotecas, la actividad cultural, los derivados industriales, los servicios sociales y públicos. Nótese que cada uno de estos eslabones tienen demandas directas sobre otros sectores y, lo más importante, son altos generadores de empleo.

6.5. Empleo y Generación de valor Agregado de la Noche

Una primera aproximación a la magnitud de productividad empresarial se puede obtener estimando su aporte al empleo, al PIB y al valor agregado por grupos y clases de actividades. Para precisar este aporte se estimará el número y la cantidad de tiempo – según franjas horarias nocturnas- durante las cuales operan las empresas vinculadas a estas actividades y se asumirá que la productividad total de los factores tiende a ser idéntica tanto en horario diurno como nocturno (lo cual es un supuesto proxi pero no exacto).

Este supuesto implica que el aporte al PIB y al Valor Agregado Nocturno, por parte de un agrupamiento económico o sector, es proporcional al tiempo que representa la operación nocturna dentro del tiempo total de funcionamiento (diurno más nocturno) de sus establecimientos. Por otro lado, el volumen de empleo se estimó, aplicando a los datos de la GEIH 2017, en cada división económica (según clasificación CIUU Rev.4), la proporción, en porcentaje, de los establecimientos de esa misma división que funcionan en horas nocturnas de acuerdo con la información proporcionada por Cívico.

Ilustración 5 Procedimientos para estimar contribución al PIB y al valor agregado



Fuente:SDDE, 2018

Aportes al empleo:

- Como ya se mencionó, tomando en consideración las tres franjas horarias que componen la economía nocturna, aporta al empleo alrededor de **627 mil ocupados, equivalentes al 14,9%** del total de ocupados de acuerdo con la GEIH del 2017. Sin embargo, esta cifra disminuye drásticamente, aproximadamente a 150 mil, después de las 21:00.
- El mayor aportante está representado por el **comercio con casi 275 mil empleos**, especialmente el comercio minorista con más de 237 mil ocupados.
- El sector de esparcimiento, culturales y actividades deportivas que ha tenido un crecimiento significativo en los últimos años, tiene todavía una participación minoritaria con casi 25 mil ocupados, distribuidos fundamentalmente en el horario entre las 18:00 y las 00:00, lo cual implica que a mediano plazo ofrece un potencial de crecimiento significativo.
- La gran industria manufacturera aporta 48.500 empleos nocturnos y su contribución es la mayor después de las 00:00.

Tabla 22 Bogotá: Empleo y valor agregado de actividades nocturnas según franjas horarias. 2017

Descripción	Empleo Total (GEIH 2017)	Empleo		Total Valor agregado (Miles de millones) 2017	Valor agregado			TOTAL
		Franja 18-21 de la noche	Franja 21-24 de la noche		Franja 18-21 de la noche	Franja 21-24 de la noche	Franja 00-06 de la noche	
TOTAL BOGOTA	4.200.000			200.000				
Estimado noche	2.683.340	627.409	155.030	115.256	3.886	1.894	2.769	8.549,8
Partic. Porc. (%) noche		14,9	3,7		1,9%	0,9%	1,4%	4,3%
Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos Automotores y Motocicletas	884.216	274.670	26.648	24.300	895	72	26	993
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	293.813	62.718	22.722	13.750	620	107	50	777,2
Alojamiento y Servicios de Comida	267.243	106.036	55.962	5.500	309	215	103	628,0
Actividades Financieras, de Seguros e Inmobiliarias	122.482	12.819	2.075	42.106	471	88	26	585,9
Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas	394.286	51.982	14.402	13.500	150	43	30	223,0
Esparcimiento, culturales y deportivas	5.300	25.426	5.553	6.100	191,4	119,0	32,8	343,1
Otras actividades de servicios	96.000	45.259	3.168	-	-	-	-	-
Industria manufacturera	620.000	48.500	24.500	10.000	1.250	1250	2500	5.000
GRAN TOTAL	2.683.340	627.409	155.030	115.256	3.886	1.894	2.769	8.550

Fuente: EAM 2017 / ANDI - Asociados Bogotá

Metodología: Asignación actividad CIU 4 dígitos. Reagrupamiento a División. Comparación / representatividad con Base Cámara Comercio. Identificación de aquellos que prestan servicios en jornada nocturna. Cálculo porcentaje sobre el total base Cívico y aplicación de este porcentaje en Valor agregado por División y empleo de la GEIH.

Metodología: selección establecimientos clasificados en Bogotá en las mayores escalas de producción según EAM, desde la escala 6: Esto equivale a \$23 mil millones de pesos, en adelante.

Supuesto referido por ANDI: alrededor de 300 establecimientos fabriles operan 24 horas en Bogotá

Supuesto productividad: media por hora idéntica en las 24 horas del día

Noche: 12 de las 24 horas del día. Razón por la cual se divide en DOS el valor agregado y el empleo.

Fuente: Elaboración propia a partir de EAM, 2017 / ANDI / Cívico 2018

Aportes al valor agregado:

- **La industria manufacturera** es el mayor aportante al valor agregado **con alrededor de cinco billones de pesos.**
- **Los grandes centros de actividad especializada** como Corabastos, Zona Franca, Aeropuerto y San Victorino (a través de los Madrugones) aportan más de 45.000 empleos y más de un billón 300 mil millones al valor agregado.
- Aun cuando el **comercio representa casi el 44% del empleo**, su aporte al **valor agregado no alcanza al billón de pesos**, lo cual implica que está concentrado en actividades de baja productividad.
- En **otros sectores** están incluidos transporte de pasajeros, servicios de comidas y bebidas, alojamiento y agencias de viajes, lo cual explica su significativo aporte tanto al empleo como al valor agregado que asciende a más **de 1.4 billones de pesos**, muy superior al del comercio (Ver Tabla 23al final de esta sección).

Casi el 57% del Valor Agregado en el 2017 fue generado por la operación plena, es decir, diurna más nocturna de los sectores reseñados, pero el aporte de los horarios nocturnos apenas asciende al 4,3%, de los cuales las dos terceras partes corresponden a la noche temprana. Esta aproximación pone de presente el carácter aún incipiente en cuanto a la productividad de este segmento de la economía bogotana.

Es conveniente subrayar, además, que el empleo representa alrededor del 15% de la totalidad de ocupados, lo cual contrasta con la cifra bastante exigua de valor agregado. Esto implica que gran parte de los establecimientos que funcionan durante los horarios nocturnos hacen parte de segmentos empresariales de baja productividad que, en gran proporción son microempresas, famiempresas y pequeñas empresas, muchas de ellas operando en condiciones laborales y organizacionales altamente informales²⁰.

²⁰ Esta suposición se basa en que la GEIH captura el empleo informal por lo cual el dato sobre personal ocupado es significativamente elevado frente al número de establecimientos, cuyo estimativo probablemente esta subestimado porque se ha efectuado a partir de fuentes formales que incorporan muy poco de la actividad informal.

Tabla 23 Bogotá: empleo y valor agregado de actividades nocturnas según horarios y grandes sectores y divisiones CIIU. 2017

Div	Descripción	Empleo Total (GEIH 2017)	Empleo		Total Valor agregado (Miles de millones) 2017	Valor agregado			TOTAL
			Franja 18-21 de la noche	Franja 21-24 de la noche		Franja 18-21 de la noche	Franja 21-24 de la noche	Franja 00-06 de la noche	
	TOTAL BOGOTÁ	4.200.000			200.000				
	Estimado noche	2.683.340	627.409	155.030	115.256	3.886	1.894	2.769	8.549,8
	Partic. Porc. (%) noche		14,9	3,7		1,9%	0,9%	1,4%	4,3%
	Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos Automotores y Motocicletas	884.216	274.670	26.648	24.300	895	72	26	993
45	Comercio, mantenimiento y reparación de vehículos a	130.948	11.537	2.171	1.800	19,8	3,7	2,7	26,3
46	Comercio mayorista	97.209	25.948	1.411	12.000	400,4	21,8	10,5	432,7
47	Comercio al por menor (incluso el comercio al por me	656.059	237.184	23.066	10.500	474,5	46,1	13,0	533,6
	Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	293.813	62.718	22.722	13.750	620	107	50	777,2
49	Transporte pasajeros terrestre y carga (49) ; Comple	218.813	34.572	21.006	5.600	110,6	67,2	47,6	225,4
53	Correo y servicios de mensajería	17.000	1.224	132	2.650	190,8	20,6	1,0	212,3
61	Telecomunicaciones	58.000	26.922	1.584	5.500	319,1	18,8	1,6	339,4
	Alojamiento y Servicios de Comida	267.243	106.036	55.962	5.500	309	215	103	628,0
55	Alojamiento y Agencias de viajes	35.000	17.598	14.644	3.100	194,8	162,1	97,7	454,6
56	Actividades de servicios de comidas y bebidas	232.243	88.437	41.318	2.400	114,2	53,4	5,8	173,4
	Actividades Financieras, de Seguros e Inmobiliarias	122.482	12.819	2.075	42.106	471	88	26	585,9
64	Servicios financieros, excepto las de seguros y de pen	88.482	10.923	1.516	21.000	324,1	45,0	2,6	371,6
68	Actividades inmobiliarias	34.000	1.896	559	21.106	147,1	43,4	23,7	214,2
	Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas	394.286	51.982	14.402	13.500	150	43	30	223,0
75	Actividades veterinarias	20.590	9.958	2.697					-
85	Educación (se destacan en la primera parte de la noc	202.096	11.651	3.701	10.000	72,1	22,9	17,5	112,5
86	Salud humana	171.600	30.373	8.004	3.500	77,4	20,4	12,7	110,5
	Esparcimiento, culturales y deportivas	5.300	25.426	5.553	6.100	191,4	119,0	32,8	343,1
90	Actividades creativas, artísticas y de entretenimiento		24.382	5.239					
92	Actividades de juegos de azar y apuestas (Servicios of	2.600	686	155		-	-		
93	Actividades deportivas y actividades recreativas y de	2.700	358	159		-	-		
	Otras actividades de servicios	96.000	45.259	3.168	-	-	-	-	-
95	Mantenimiento y reparación de computadores, efect	11.000	3.547	298		-	-		
96	Otras actividades de servicios personales (peluquerías	85.000	41.712	2.870		-	-		
10-32	Industria manufacturera	620.000	48.500	24.500	10.000	1.250	1250	2500	5.000
	GRAN TOTAL	2.683.340	627.409	155.030	115.256	3.886	1.894	2.769	8.550

Fuente: EAM 2017 / ANDI - Asociados Bogotá

Metodología: Asignación actividad CIIU 4 dígitos. Reagrupamiento a División. Comparación / representatividad con Base Cámara Comercio. Identificación de aquellos que prestan servicios en jornada nocturna. Cálculo porcentaje sobre el total base Cívico y aplicación de este porcentaje en Valor agregado por División y empleo de la GEIH.

Metodología: selección establecimientos clasificados en Bogotá en las mayores escalas de producción según EAM, desde la escala 6: Esto equivale a \$23 mil millones de pesos, en ade

Supuesto referido por ANDI: alrededor de 300 establecimientos fabriles operan 24 horas en Bogotá

Supuesto productividad media por hora idéntica en las 24 horas del día

Noche: 12 de las 24 horas del día. Razón por la cual se divide en DOS el valor agregado y el empleo

Fuente: Elaboración propia a partir de EAM, 2017 /ANDI /Cívico 2018

7. Requerimientos en materia de externalidades urbanas

En general, las administraciones de las grandes ciudades y también los analistas urbanos insisten en la importancia de disponer de un ambiente o entorno que garantice seguridad, espacio público atractivo y bien alumbrado, facilidades de transporte y acceso a servicios de salud en casos de emergencia, como condiciones externas indispensables para que resulte atractiva la oferta de los servicios directamente ligados a la vida nocturna. Pero se suele omitir que la generación de externalidades también implica el desarrollo de actividades con efectos sobre la inversión pública y privada, así como sobre la generación de empleo. Esto conlleva, por ejemplo, la utilización de servicios de limpieza tanto del espacio público como de las edificaciones privadas, o actividades de seguridad prestadas por las autoridades de policía y también por empresas privadas.

Una consecuencia de la imprescindible disponibilidad de estas externalidades -especialmente las relacionadas con transporte, espacio público y seguridad- es que se requiere que la escala de la demanda, en términos de viajeros y usuarios (o umbral de demanda), sea de una magnitud suficiente para absorber los costos o justificar las inversiones adicionales que se requieren para garantizar su disponibilidad.

Existen estudios en términos de costo-beneficio (Sydney Night Time Economy Report, 2011) que incluyen estimativos de costos para los servicios de seguridad, salud y transporte pero no precisan la escala que posibilita que la operación resulte económicamente viable. Sin embargo, en casos como el del transporte público y la seguridad se trata de servicios que, en términos económicos, constituyen bienes públicos no excluyentes, lo cual implica que su demanda se compone tanto de consumidores y trabajadores de los servicios específicamente incluidos en la “economía nocturna”, del entretenimiento y la cultura, como de demandantes de otras actividades de servicio o de producción ejecutadas en el horario nocturno comprendido entre las 6 pm a las 6 am del siguiente día.

Bajo el supuesto de que la disponibilidad de facilidades externas como transporte público y seguridad constituyen condiciones necesarias -aunque no suficientes- para que se desarrolle una vigorosa economía nocturna, las consideraciones anteriores sugieren algunas hipótesis que deben ser verificadas en los análisis posteriores, puesto que su comprobación proporcionará elementos fundamentales para la formulación de estrategias encaminadas a la creación de condiciones (económicas y espaciales) que promuevan el desarrollo y la ampliación de los diferentes grupos de actividades económicas nocturnas. Para el caso, éstas se pueden sintetizar en tres enunciados:

- Para que sea factible la prestación del servicio público (especialmente el de transporte) en horas nocturnas es preciso alcanzar el nivel de demanda horaria (es decir: el mínimo número de pasajeros) requerido para que sea viable de acuerdo con la escala propia de su tecnología de producción y operación. Es probable que este nivel no sea alcanzable apoyándose exclusivamente sobre las actividades ligadas con la cultura y el entretenimiento, por lo cual se requeriría promover otros sectores como el comercio, la logística y la industria de 24 horas

que también podrían obtener ventajas de una economía que opera de día y de noche. Esto explica, por ejemplo, que ciudades que previamente disponían de una extensa *economía de 24 horas*, han optado por promover adicionalmente la “economía nocturna” como un negocio distintivo adicional, que acarrea en lo fundamental solamente costos marginales para disponer de los servicios y externalidades requeridos, a fin de mejorar su capacidad atraccional y, por lo tanto, su competitividad urbana aprovechando economías externas de urbanización y localización preexistentes (1).

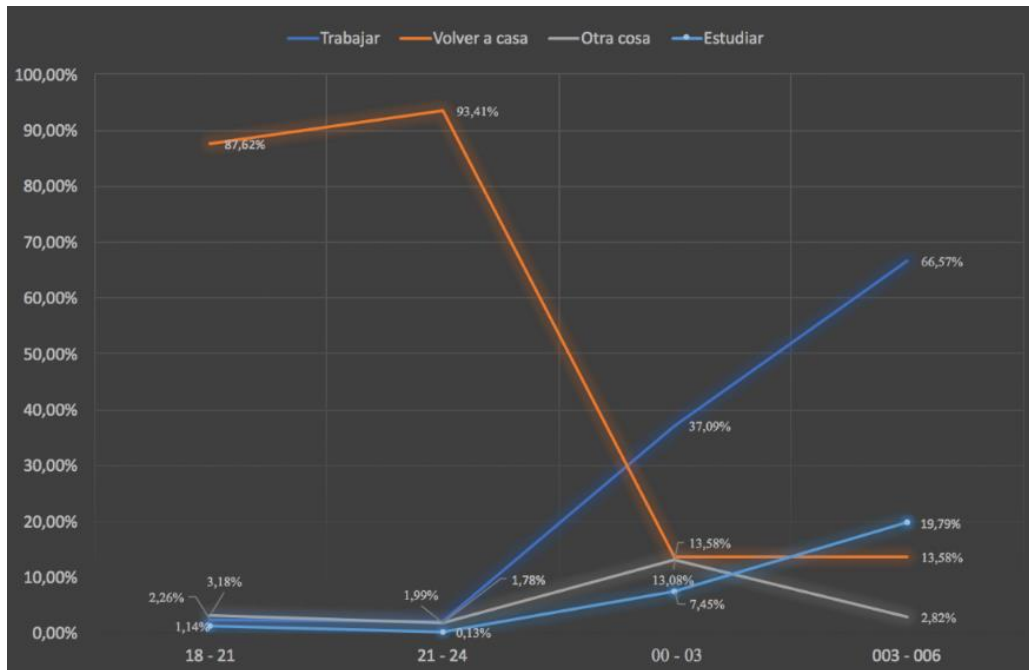
- Pequeñas y medianas empresas que no puedan internalizar los costos de transporte de sus empleados, sólo pueden extender sus operaciones a horarios nocturnos en la medida que la ciudad (por ejemplo, a través de una política pública que regule la prestación del servicio) suministre el transporte público para generarles las externalidades positivas requeridas para que puedan operar.
- En este contexto, la expansión del sistema de transporte masivo preexistente (caso de Transmilenio) o la introducción de nuevos modos de transporte (Caso del Metro) representan oportunidades para que a través de operaciones inmobiliarias y urbanísticas (basadas, por ejemplo, en la captura de plusvalías) se generen, se integren o se consoliden áreas urbanas orientadas a la aglomeración de actividades económicas de 24 horas, al mejorar su accesibilidad a los sistemas de transporte. En este evento, se trata de aprovechar una ventaja creada de carácter locacional para reforzar aglomeraciones preexistentes o crear otras nuevas que operen durante horarios nocturnos, de tal modo que en estas localizaciones se genere el umbral de demanda requerido para que se puedan implantar las rutas de transporte requeridas.

Otros como la seguridad, juegan un papel relevante pues tienen efectos directos sobre la posible ampliación de la demanda y sobre la estructura de costos de las empresas. La definición de áreas especializadas 24 horas que aprovechen sus ventajas de aglomeración, proximidad espacial, constituyen base para la generación de condiciones para las actividades nocturnas y reducir incertidumbres de costos en la provisión de servicios desde el Distrito ante bajos umbrales de demanda.

7.1. El transporte en la noche

La movilidad de la noche es dinámica de acuerdo con las diferentes franjas horarias definidas por este estudio (ver capítulo 4). Como se muestra en la gráfica 3, los cambios de *motivos de viaje a lo largo de la noche*, permiten evidenciar distintos motivos en la movilización de los bogotanos.

Gráfica 3 Principales motivos de viaje en la noche



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, elaboración ODEB

Es claro que existe una dependencia directa con las actividades diurnas, principalmente trabajar y estudiar, por ello volver a la casa adquiere tal relevancia en la primera mitad de la noche. Los traslajos de estas actividades diurnas abarcan el horario nocturno con porcentajes importantes. El 93,4% de los viajes entre las 21h y las 24h vuelven a la casa, mientras que el 66,6% y el 19,8% de los viajes se dirigen al trabajo y a estudiar entre las 03h y las 06h respectivamente.

En relación con los viajes, existe una caída abrupta a partir de medianoche como ya se explicó en el capítulo 4. Sin embargo, en esta franja empieza un aumento considerable en la proporción de los viajes realizados bajo este motivo, logrando entre las 00:00 y las 03:00 un 37,04% del total de viajes en este periodo. Entre las 03:00 y las 06:00 esta tendencia se ratifica convirtiéndose en el mayor motivo de viajes con un 63,57%. En esta última franja los viajes motivados por estudio también suman un porcentaje importante a los movimientos nocturnos (19,79%).

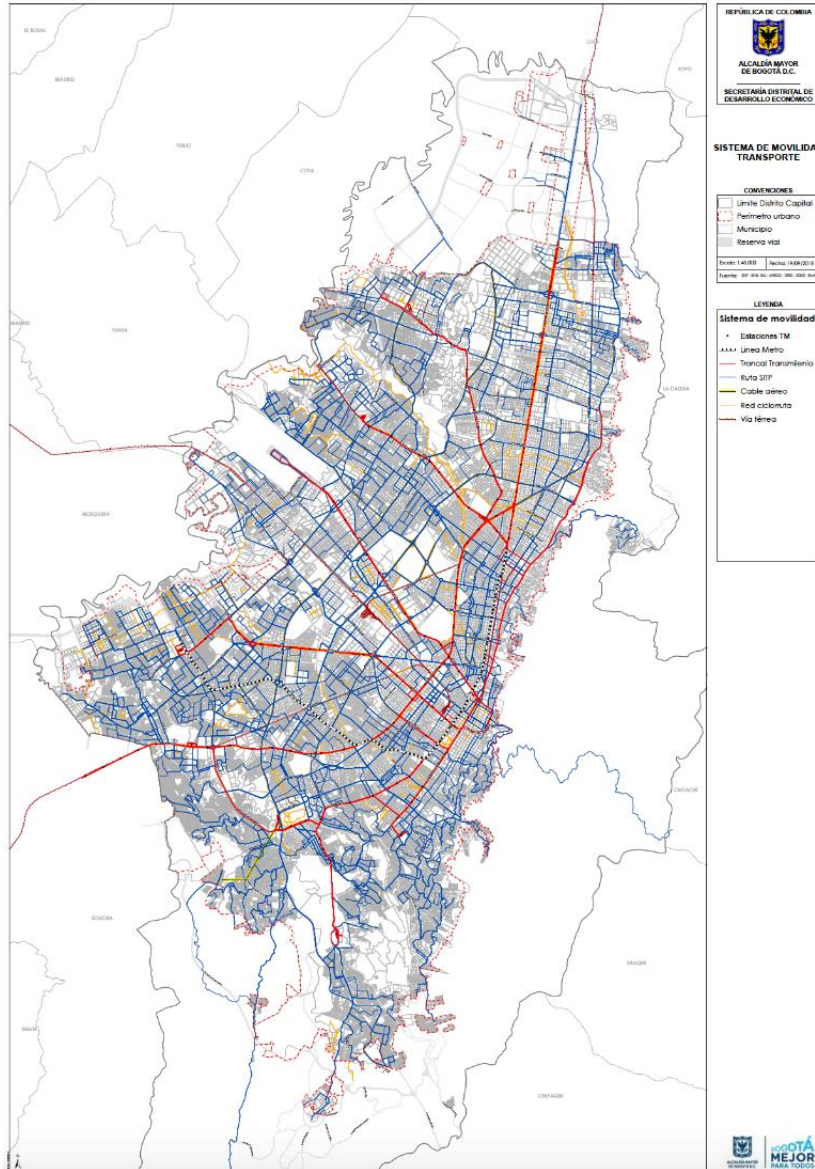
El transporte público junto con los viajes a pie condensan la mayoría de los viajes nocturnos. El primero a través del sistema Transmilenio y SITP responde a los viajes de más largo alcance especialmente entre las áreas de aglomeración y las áreas residenciales; por otra parte, los viajes a pie se explican por razones de trabajo en cercanía de la vivienda y por la localización dispersa y de pequeña escala de establecimientos que se adentran en la noche.

7.1.1. La operación del transporte

Actualmente la ciudad cuenta con un Sistema Integrado de Transporte Público conformado por Transmilenio, un sistema Bus Tránsito Rápido (BRT) dominante; un sistema de buses alimentadores y complementarios al sistema; un sistema de buses, busetas y microbuses urbanos; y una flota de vehículos de servicio tipo taxi. Se

encuentra además concluida la construcción de una línea de Cable Aéreo (TrasMiCable). A este sistema actual se suma la iniciativa de implementar un sistema de Metro elevado que aún no ha iniciado obras y que se encuentra en la fase de contratación.

Mapa 11 Sistema de Movilidad. Vías troncales y zonales; cable aéreo; red de ciclorutas; vías férreas; y futura línea del Metro elevado.



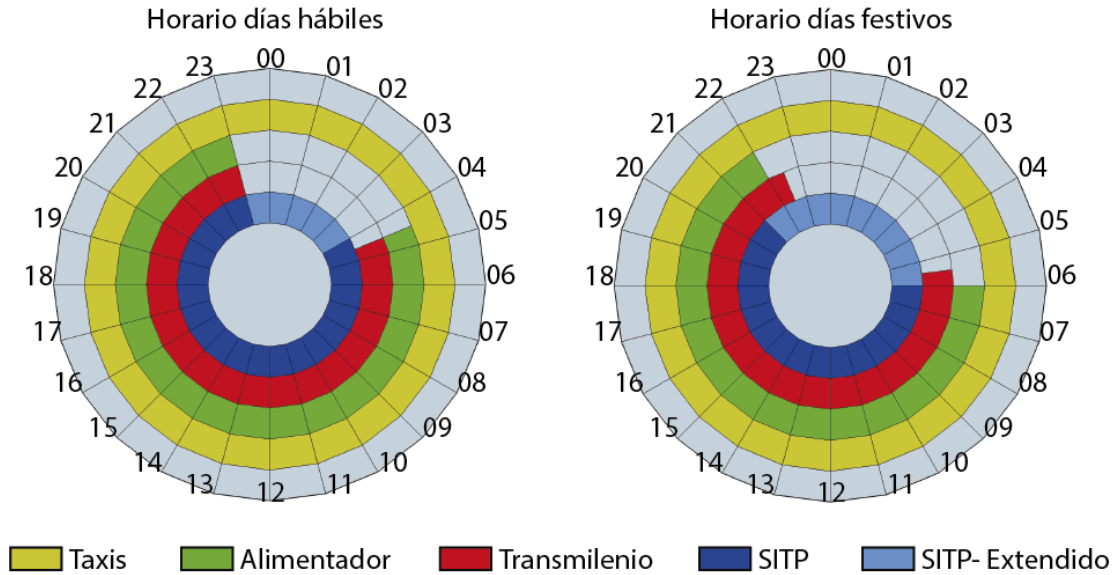
Fuente: SDDE, 2018

El servicio de transporte público se soporta sobre una amplia infraestructura que permite las actuales condiciones de funcionamiento. Estaciones de cabecera o portales, estaciones sencillas, estaciones intermedias, cruces peatonales y patios (operación, mantenimiento y estacionamiento) conforman el conjunto de elementos del sistema dominante.

Desde el punto de vista operacional, la noche tiene cubiertos por el sistema Transmilenio y SITP las franjas horarias hasta las 11 de la noche, momento de salida de la última ruta

complementados los horarios con rutas alimentadoras, como se ve en la siguiente ilustración..

Ilustración 6 Esquema de horarios de transporte público en las 24 horas del día.



Fuente: Elaboración propia con base en TM

El sistema SITP ha dividido la ciudad en trece zonas operacionales y una zona neutra que son concesionadas a los operadores privados para su funcionamiento. La oferta de transporte de Transmilenio es operada por 14 empresas privadas que son subcontratadas para garantizar el funcionamiento de los servicios de troncales, distribución zonal y alimentación. A su vez el recaudo y la publicidad del sistema son actividades subcontratadas a empresas privadas que garantizan su gestión y funcionamiento.

Mapa 12. Zonas operacional SITP

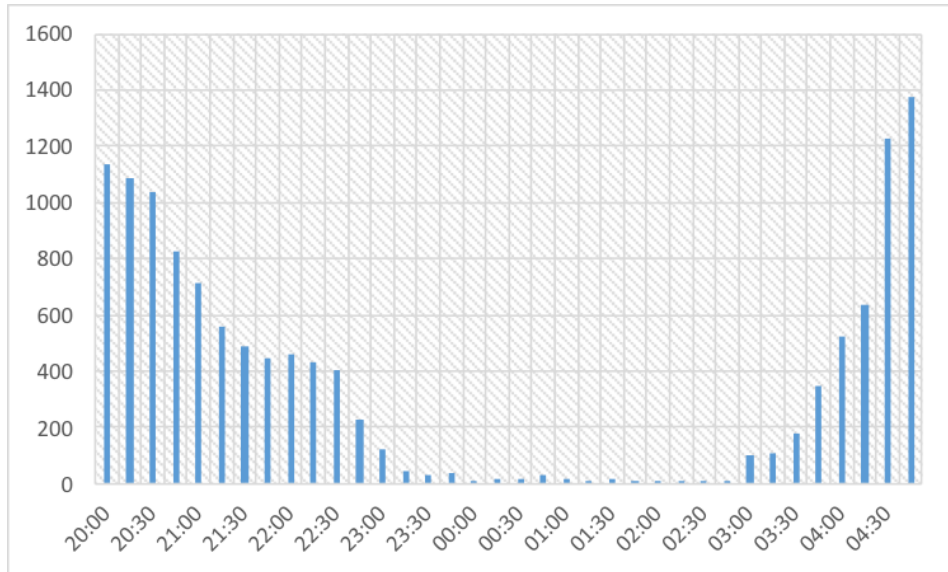


. Fuente: TM SAS, 2018

En la actualidad existen solo dos servicios zonales que prestan el servicio de transporte durante las 24 horas. La ruta C201 opera entre Ciudad Bolívar y Kennedy, mientras que las rutas N04A y N04B funcionan desde las 23:00 hasta las 04:00 (domingos de 22:00

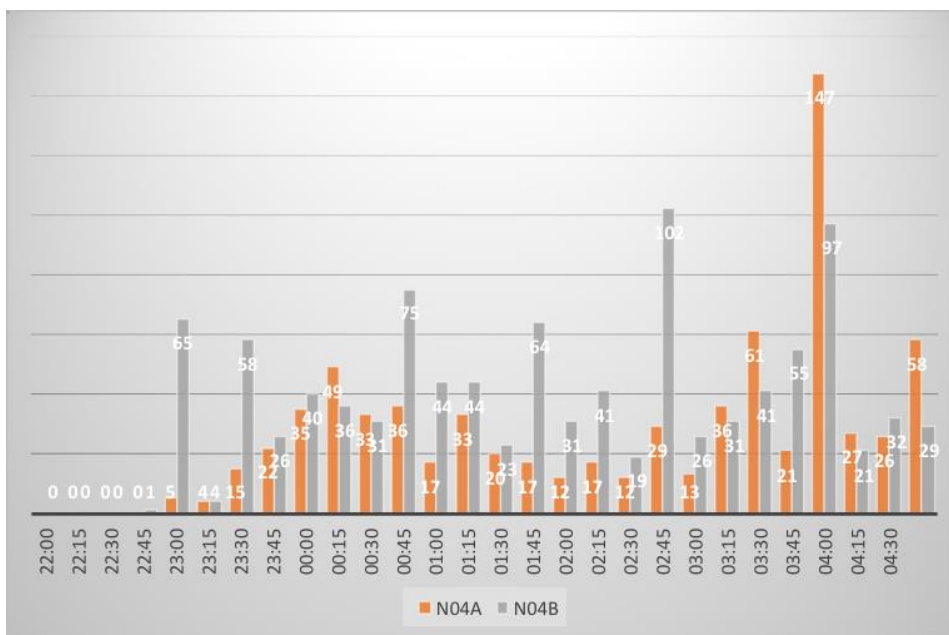
a 04:00) entre Bosa y la Calle 80. A pesar de ser rutas que cubren posibles centralidades económicas nocturnas, la demanda de los servicios en lo corrido del año 2018, no parecen responder a la capacidad ofertada por los servicios. En ninguno de los dos casos se aprecia una actividad relevante en la totalidad del horario nocturno, particularmente “muerto” en la franja horaria de 23:00 a 03:00. En las siguientes gráficas es posible reconocer tal comportamiento de los servicios mencionados en el mes de septiembre del presente año.

Gráfica 4 Validaciones ruta C201 horario nocturno por cuarto de hora mes septiembre 2018.



Fuente: TM, 2018

Gráfica 5 Validaciones rutas nocturnas por cuarto de hora mes septiembre 2018.



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

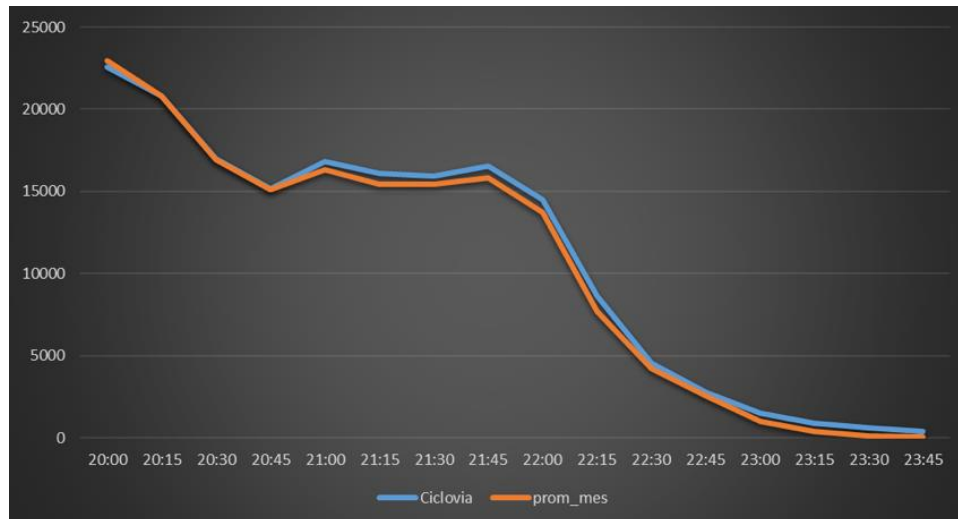
Las múltiples iniciativas que de manera aislada vienen promoviéndose y programándose en la ciudad, a su vez han motivado al sistema de transporte público a plantear algunas respuestas a modo de extensiones de horario. Programas como Bogotá Despierta o ciclovías nocturnas, han ampliado el horario de la prestación del servicio. Por ejemplo, en agosto del 2017 y 2018, se realizaron dos ciclovías nocturnas, y en ambos días se obtuvo un aumento en relación al promedio del mismo mes, siendo el crecimiento del resultado del 2017 mayor.

Tabla 24 Comparativo ciclovía nocturna agosto 2017 y 2018

	Troncal	Zonal	Total		Troncal	Zonal	Total
9-ago-17	2.510.546	1.664.357	4.174.903	10-ago-18	2.447.487	1.526.930	3.974.417
prom ago-17	2.470.029	1.655.605	4.125.634	prom ago-18	2.412.620	1.542.879	3.955.499
Var(%)	1,64%	0,53%	1,19%	Var(%)	1,45%	-1,03%	0,48%

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

Gráfica 6 Comparativo ciclovía nocturna agosto 2018



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

Si bien existió un aumento en el uso del sistema, no se evidencia un comportamiento distinto al usual ni una variación determinante que dé cuenta de un cambio sustancial en la utilización del servicio ante una extensión del horario. Por ello, al menos bajo la dinámica generada por la ciclovía nocturna, no es posible determinar un efecto directo sobre el número de pasajeros que usa el sistema.

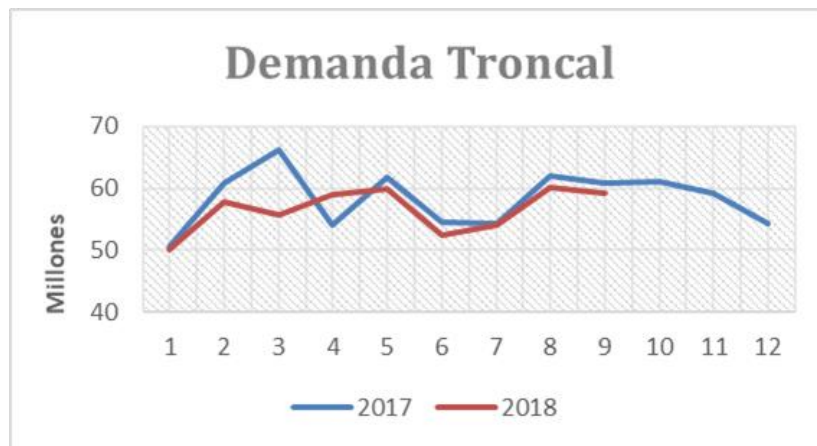
7.1.2. Uso del Sistema de Transporte

Basándose en el documento ejecutivo “distribución de la demanda por jornada diurna y nocturna” presentado por la subgerencia técnica y de servicios de Transmilenio SAS, como insumo para el presente estudio es posible desarrollar un análisis detallado sobre la demanda del actual sistema, principal medio de transporte de la población de la ciudad. Es importante resaltar, al igual que con las actividades económicas, las

dinámicas diferenciales que se dan el comportamiento del sistema de transporte en relación con la estacionalidad y con las franjas horarias nocturnas.

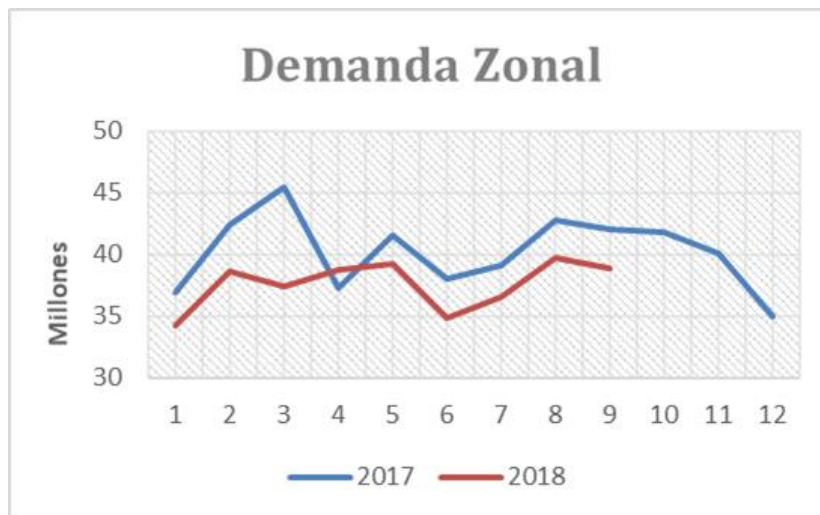
Durante el año 2017 y 2018 (hasta septiembre) la demanda de los componentes troncal y zonal presenta dos periodos de estacionalidad. El más largo corresponde al periodo desde la tercera semana de noviembre hasta la cuarta de enero. Los días hábiles de Semana Santa (entre las semanas 12 y 16) presentan también un periodo de estacionalidad. El segundo periodo con una estacionalidad importante se encuentra entre la segunda semana de junio hasta la tercera semana de julio.

Gráfica 7 Validaciones troncales 2017-2018.



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

Gráfica 8 Validaciones zonales 2017-2018.



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

Si bien el comportamiento de la demanda no ha variado considerablemente en los últimos años, desde el año 2017 se ha presentado un decrecimiento en el número de validaciones en todo el sistema. En promedio, en el componente troncal día hábil se

validan 2.407.000 usuarios mientras que en el zonal es de 1.550.000 validaciones, ambas cifras para un mes con demanda plena²¹.

El comportamiento de la demanda por días en lo corrido del 2018 presenta las siguientes características: mientras que en el día sábado representa en promedio el 64% y 67% de validaciones en relación al día hábil, para el servicio troncal y zonal respectivamente; un día festivo representa el 27% en las rutas troncales y un 36% en las rutas zonales. Esto quiere decir que el servicio zonal adquiere mayor relevancia que el servicio troncal los sábados y los días festivos.

Tabla 25 Validaciones promedio troncal y zonal por tipo de día, componente y horario

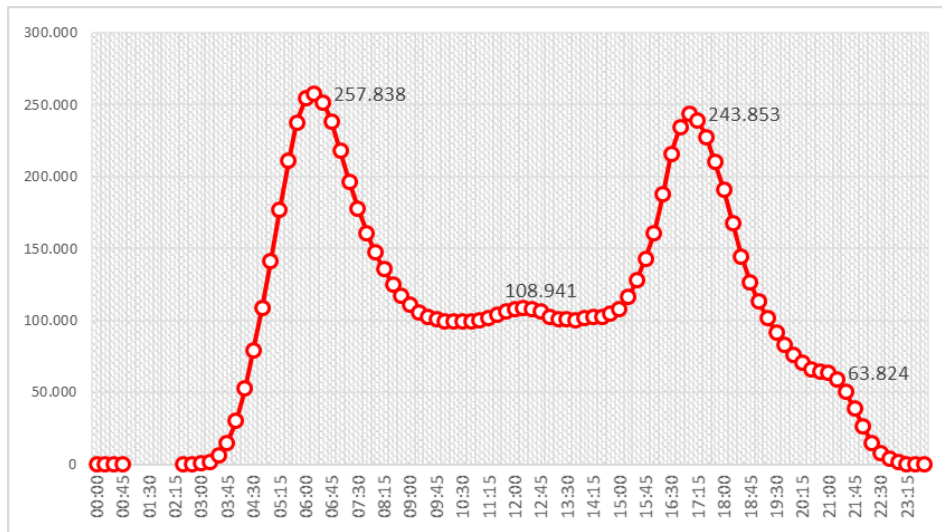
MES	HÁBIL	SÁBADO	FESTIVO	%sab	%fes	MES	HÁBIL	SÁBADO	FESTIVO	%sab	%fes
1	1.991.035	1.267.409	530.694	64%	27%	1	1.322.325	912.915	462.779	69%	35%
2	2.452.199	1.550.639	649.668	63%	26%	2	1.601.869	1.068.508	580.783	67%	36%
3	2.430.834	1.546.852	627.892	64%	26%	3	1.573.833	1.054.333	562.389	67%	36%
4	2.367.030	1.536.783	628.441	65%	27%	4	1.523.670	1.026.436	540.225	67%	35%
5	2.380.178	1.524.642	634.165	64%	27%	5	1.513.600	1.026.239	550.450	68%	36%
6	2.204.313	1.428.497	618.270	65%	28%	6	1.422.558	963.092	532.397	68%	37%
7	2.207.951	1.404.646	625.837	64%	28%	7	1.448.738	969.358	528.448	67%	36%
8	2.412.620	1.533.674	635.725	64%	26%	8	1.542.879	1.027.908	562.260	67%	36%
9	2.398.141	1.584.372	678.034	66%	28%	9	1.543.806	1.036.691	564.484	67%	37%
TOTAL	2.312.953	1.487.445	623.185	64%	27%	TOTAL	1.497.654	1.008.992	540.099	67%	36%

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

Ampliando la escala de revisión, la dinámica del sistema de Transmilenio en un día corriente presenta un comportamiento relacionado con los horarios pico de la ciudad. En el servicio troncal, a partir de las 03:00 se evidencia un rápido incremento que logra su mayor movimiento (257.838 validaciones) pasadas las 06:00, después de la cual decrece y entra en un horario valle. En la tarde a partir de las 15:00 se reactiva el crecimiento del número de validaciones logrando hacia las 17:00 el segundo punto máximo del día (243.853 validaciones). En las horas restantes de la tarde hay un descenso que se neutraliza hacia las 21:00 en donde se sostiene la cifra de validaciones por un corto periodo de tiempo, pero que una vez superado, continúa decreciendo hasta la finalización del servicio.

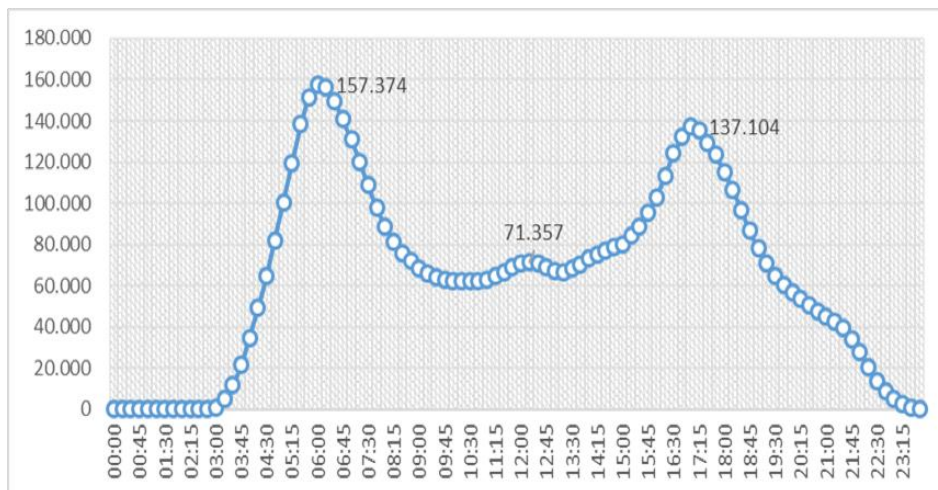
²¹ Distribución de la demanda diurna y nocturna. Documento ejecutivo. Subgerencia técnica y de servicios. Bogotá, 2018.

Gráfica 9 Validaciones troncales por cuarto de hora 2018



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

Gráfica 10 Validaciones zonales por cuarto de hora 2018.



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios. Transmilenio SAS, 2018

El comportamiento del servicio zonal comparte características similares al descrito en el componente troncal, se evidencia la coincidencia de los horarios pico y los valle.

Específicamente para la franja nocturna, de acuerdo a la información suministrada por la subgerencia técnica y de servicios de Transmilenio SAS, Transmilenio presenta la siguiente dinámica:

Periodo de 18:00 a 21:00

En esta franja se transporta el 23,2% del total de pasajeros movilizados en un día hábil, siendo la estación Las Flores, de la Zona A Caracas, la que mayor número de personas reporta, seguida de la estación Las Aguas, localizada en la Zona J Eje Ambiental. La tercera estación en número de pasajeros transportados en este lapso es la estación

Universidad Nacional, que hace parte de la Zona E NQS Central, siguiendo con la estación Museo del Oro, localizada en la Zona J Eje Ambiental y la estación Calle 85, asociada a la Zona B Autopista Norte.

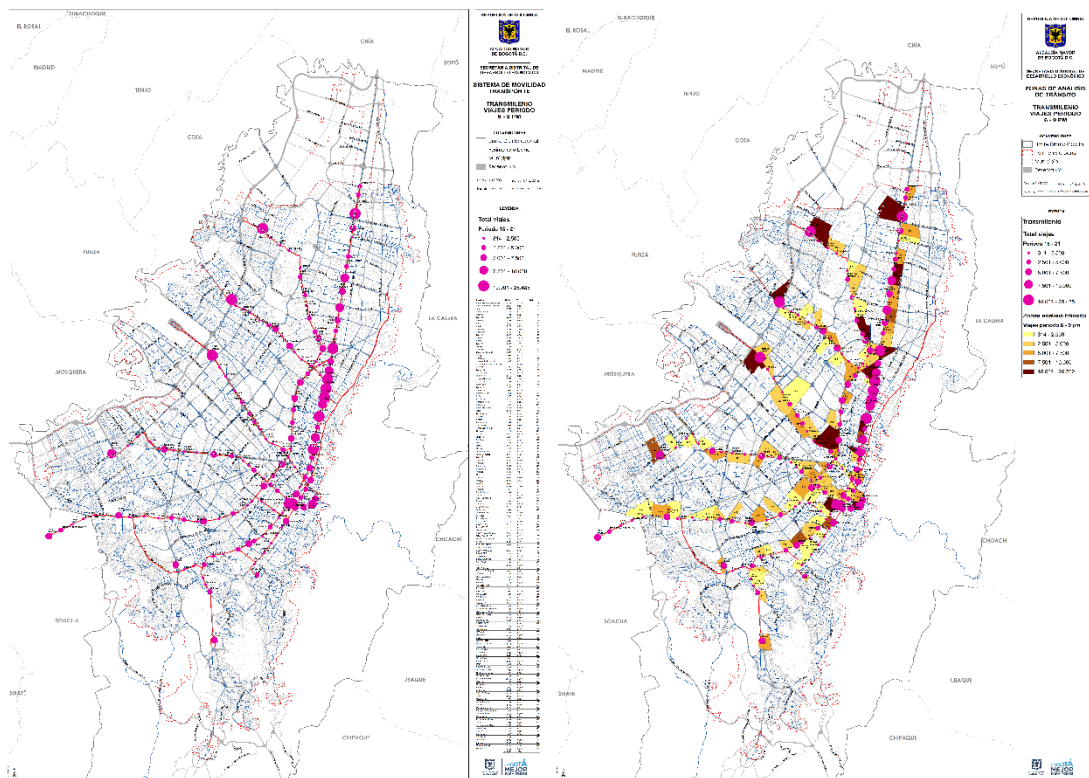
Las estaciones Las Aguas y Museo del Oro, están localizadas en el ámbito de la centralidad Centro Histórico Internacional. La estación Las Flores, es aledaña a la centralidad Chapinero; la estación Calle 85, se localiza en el límite de la Centralidad Calle 72- Calle 100. La estación Universidad Nacional, no hace parte de ningunas de las centralidades que determina el POT.

Periodo de 21:00 a 24:00

A pesar de evidenciarse una clara reducción de la cantidad de validaciones, para este periodo de tiempo se mantiene la tendencia de las anteriores tres horas. Según las cifras de Transmilenio SAS, en este horario se generan 134.352 validaciones en el sistema correspondiendo al 2,92% del total de viajes de la jornada y el 11,91% de viajes de la noche. La intensidad pasa a ser dominada esta vez por el corredor de la Av Caracas en la localidad de Chapinero, presentando la mayor cantidad de registros en el sistema en las estaciones Calle 63, Marly, calle 72 y Calle 45. El portal norte, el Portal el Dorado y el portal 80 se ubican inmediatamente después en la cantidad de validaciones. Este comportamiento señala que, para las 21 horas de la jornada, las personas movilizadas desde las periferias norte y Noroccidente han ingresado en su mayoría al sistema, mientras que el sector oriental mantiene una actividad intensa en proporción al comportamiento del sistema en el resto de la ciudad.

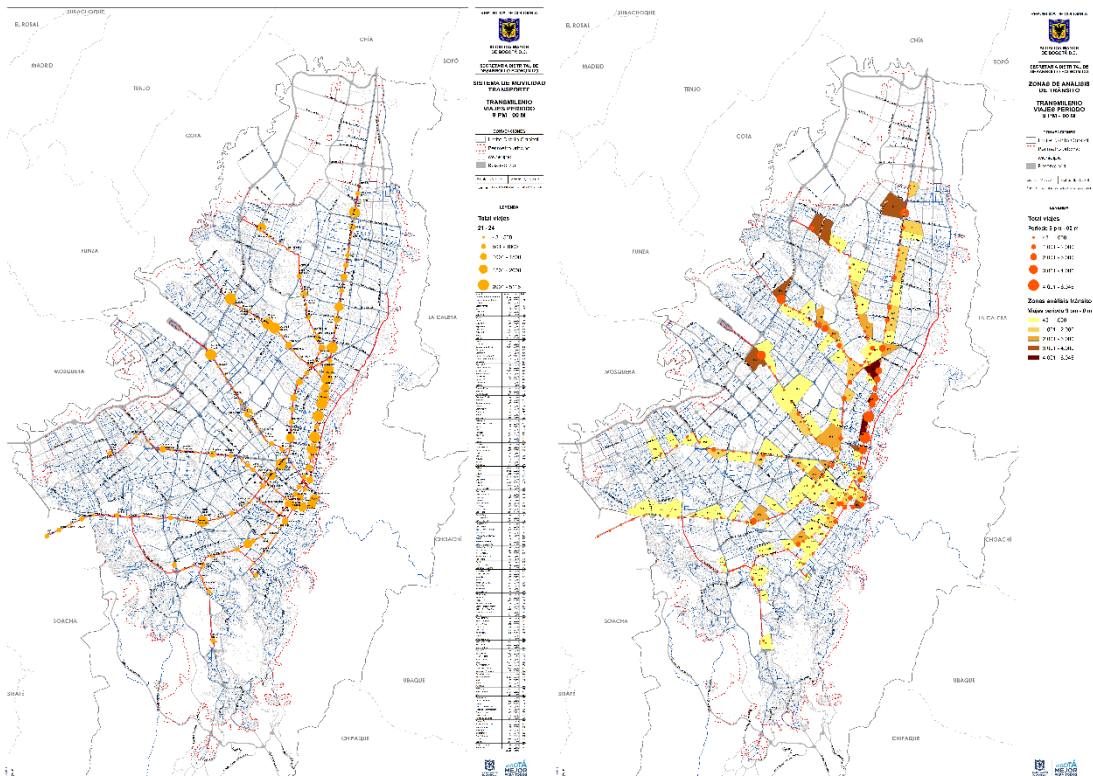
El desplazamiento norte-sur identificado en la primera etapa de la noche se mantiene, pero esta vez no de manera generalizada como en el horario anterior. La disminución acelerada de validaciones en el sistema tiene una pequeña recuperación hacia las 21 horas debido a un segundo periodo de finalización de actividades, estas últimas relacionadas con entidades de educación superior y empleos que finalizan jornada sobre la misma hora. Sin embargo, la caída en las validaciones vuelve a ser acelerada tan pronto pasa la segunda tanda de personas retornada a casa. En esta franja la finalización del servicio entre las 23:00 y las 23:30 también es un factor determinante en tanto la motivación de regresar a casa está condicionada por la suspensión de las actividades.

Mapa 13 Mapa actividad Transmilenio 18:00-21:00



Fuente: SDDE, con base en TM, 2018

Mapa 14 Periodo de 21:00 a 00:00



Fuente: SDDE, con base en TM, 2018

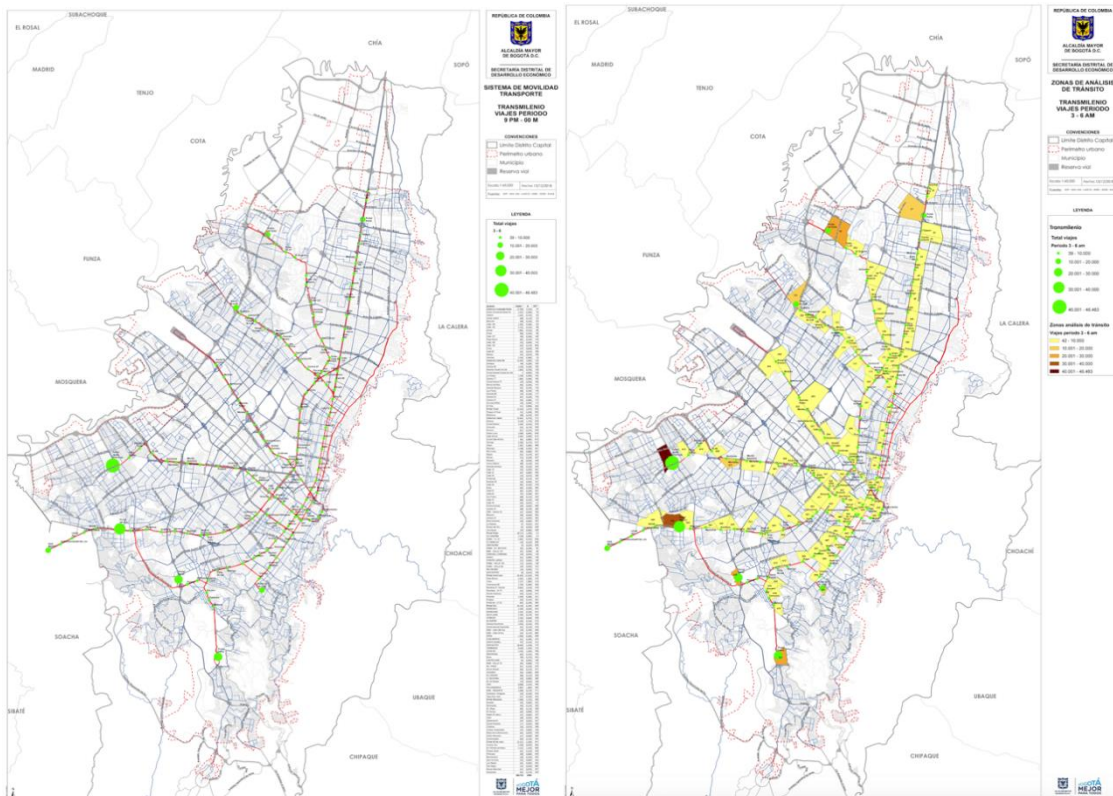
Periodo de 00:00 a 03:00

Durante este periodo de la noche se presenta la menor cantidad de registros en el sistema Transmilenio. Un promedio de 243 validaciones que representan cerca del 0,01% del total de viajes de las 24 horas del día y solamente el 0,02% para la noche. Seguramente corresponden a viajes terminales, dado que coincide con la hora de cierre del sistema.

Periodo de 03:00 a 06:00 de la mañana

En el periodo final de la noche y la transición a las actividades diurnas se registraron 368.718 validaciones que representan el 8,02% del total de validaciones en las 24 horas del día, y en proporción para la noche un 32,69%. Al contrario del comportamiento en la primera mitad de la noche, las estaciones con mayor cantidad de registros de entrada al sistema son el Portal Américas, El Portal Sur, el Portal Usme y el Portal Tunal, todos ubicados en el occidente y sur de la ciudad. Posteriormente aparecen el Portal Suba, la estación San Mateo (Soacha), el Portal 20 de Julio y el portal 80. La dominancia de los portales en la validación del sistema muestra el claro comportamiento centripeto que se genera en este horario, dominado por el sentido sur-norte.

Mapa 15 Periodo de 21:00 a 00:00 Mapa 16. Mapa actividad Transmilenio 03:00-06:00



Fuente: Elaboración propia en base a información de Transmilenio SAS, 2018

7.1.3. La integración regional, nacional e internacional

Según Invest in Bogotá²² la ciudad ha avanzado en materia de gestión y articulación de la logística convirtiéndose en un referente a nivel latinoamericano. La participación del Distrito Capital y la región en las importaciones (59,6% del total del país) y exportaciones del país, convierten a la ciudad en el nodo de mayor relevancia. Un ejemplo de este auge es el papel del Aeropuerto El Dorado, el cual para el 2013, se ubicó como el principal aeropuerto de América Latina según movimiento de caja. El rol de las infraestructuras de movilidad y logística resulta estratégico a la hora de comprender de qué manera incide esta situación en las dinámicas internas de la ciudad y particularmente en las dinámicas en horario nocturno.

La aglomeración de los actores relacionados con procesos de logística de alcance internacional en la ciudad ha generado que se presente un crecimiento directo en el valor agregado. Alrededor del 47,93% de los operadores logísticos y el 74,80% de las agencias de carga internacional del total del país se encuentran localizados en Bogotá. Así mismo, la ciudad-región cuenta con 105 agencias de aduanas y 28 operadores de transporte multimodal. Este panorama evidencia claramente la relación existente entre

²² Actualidad del entorno de Negocios, 2015. Boletín No. 3. Invest in Bogotá.

las dinámicas de logística y abastecimiento con la integración regional, nacional e internacional.

La capacidad de interrelación de Bogotá está mediada entre otros factores por las distintas escalas del componente de movilidad y transporte. Resulta necesario entonces reconocer el papel que cumplen infraestructuras relacionadas con el transporte regional, nacional e internacional. Por esta razón, para el presente estudio se realizó contacto con las instituciones encargadas como OPAIN S.A con el Aeropuerto Internacional El Dorado, Terminal de Transporte de Bogotá y Secretaría Distrital de Movilidad. De cada uno de los actores se obtuvo información de primera fuente relacionada con la operación existente durante las 24 horas del día. A continuación, se presentará el análisis correspondiente a cada uno de los componentes relacionados con la integración exterior de la ciudad en relación de su incidencia en el comportamiento nocturno de la ciudad.

Como fue mencionado anteriormente, la actividad de operación relacionada con el Aeropuerto El Dorado representa uno de los flujos más grandes de la ciudad en términos de logística de productos y de personas. Su comportamiento desde hace mucho tiempo se ha extendido en las 24 horas del día y los picos de funcionamiento están de acuerdo con las actividades operacionales de cada empresa²³. Si bien el Aeropuerto aglomera múltiples tipos de servicios aeroportuarios, para el presente estudio son de interés los relacionados con la actividad de pasajeros en aviación regular y de carga en aviación no regular, los cuales representan aproximadamente el 80% de la totalidad de vuelos²⁴. Así mismo, de los 25.000 a 30.000 empleados que aproximadamente hacen parte de la 'población aeroportuaria', cerca del 35% realiza su actividad laboral en horas de la noche. La generación de servicios de movilidad (personas y productos), sumado a una alta producción de empleo hacen que el aeropuerto se ubique constantemente como protagonista en el contexto urbano nocturno.

En este sentido, la operación de todos los vuelos realizados entre las 18:00 y las 06:00 moviliza alrededor del 37,1% de la totalidad de pasajeros en un mes corriente. En los vuelos de llegada se registran 651.427 pasajeros (40,31%) mientras que en los vuelos de salida se registran 541.477 pasajeros (33,85%).

²³ Las restricciones de medición generan que la información recolectada solo haga referencia a la cantidad de personas que hacen uso directo de los servicios aeroportuarios sin contabilizar al público en general que accede al equipamiento público. Esta precisión es necesaria puesto que la cantidad de usuarios que acceden al aeropuerto es mayor y por ende debe considerarse una carga más alta con relación a las conexiones con el comportamiento general de la ciudad.

²⁴ Porcentaje aproximado de acuerdo a entrevista realizada a Luis Andrés Gómez, Jefe de Movilidad y Tránsito de OPAIN S.A. para el Aeropuerto El Dorado.

Tabla 26 y en la Tabla 27 es posible identificar que, si bien la mayor cantidad de pasajeros son movilizados en el día, la franja entre las 18:00 y las 00:00 aglomera el 87,3% de los vuelos nocturno. La segunda mitad de la noche; es decir, la franja comprendida entre las 00:00 y las 05:59, moviliza el porcentaje restante (12,7%) teniendo su pico más bajo sobre las 02:00 tanto para vuelos de salida como para vuelos de llegada²⁵.

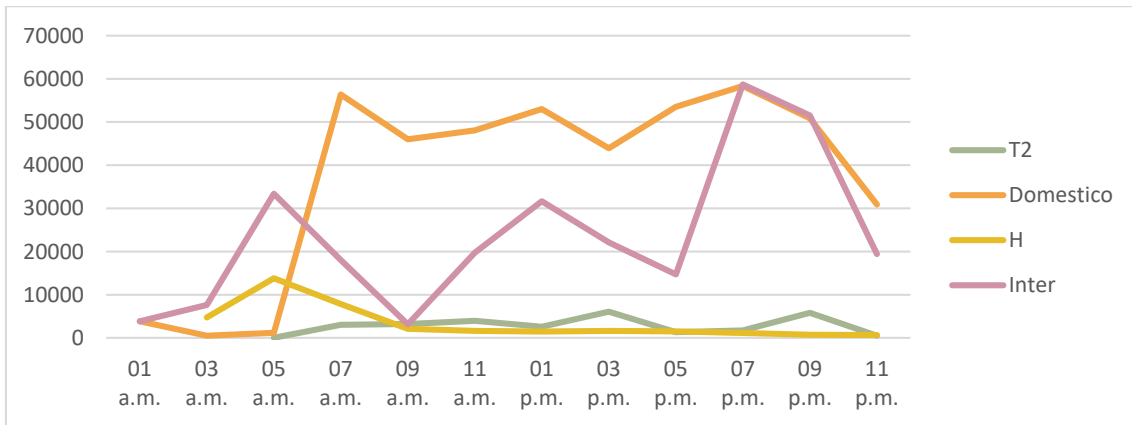
²⁵ Análisis basado sobre información relativa al mes de septiembre de 2018.

Tabla 26.- Número estimado de pasajeros 'llegando' movilizados mensualmente (septiembre 2018) por zonas

Hora	T2	Doméstico	Internacional	Total, general
12 a.m.		11.615	11.314	22.929
01 a.m.		3.840	3.840	7.680
02 a.m.		540		540
03 a.m.		510	7.650	8.160
04 a.m.		1.140	4.614	5.754
05 a.m.	46	1.192	33.379	34.617
06 a.m.	1.656	39.345	28.450	69.451
07 a.m.	3.044	56.355	18.065	77.464
08 a.m.	4.058	76.612	3.984	84.654
09 a.m.	3.218	46.008	3.153	52.379
10 a.m.	3.106	56.055	9.930	69.091
11 a.m.	3.948	48.066	19.743	71.757
12 p.m.	3.692	46.768	71.076	121.536
01 p.m.	2.576	52.999	31.652	87.227
02 p.m.	3.088	49.164	16.091	68.343
03 p.m.	6.060	43.920	22.140	72.120
04 p.m.	2.824	57.061	7.057	66.942
05 p.m.	1.344	53.502	14.729	69.575
06 p.m.	9.244	51.276	44.980	105.500
07 p.m.	1.752	58.341	58.707	118.800
08 p.m.	1.888	47.158	53.306	102.352
09 p.m.	5.832	50.851	51.516	108.199
10 p.m.	2.422	59.920	16.476	78.818
11 p.m.	514	30.919	19.408	50.841
Total general	60.312	943.157	551.260	1.554.729

Fuente: Análisis pasajeros. OPAIN S.A.

Gráfica 11 Comportamiento de pasajeros 'llegando' movilizados mensualmente por zonas.



Fuente: Análisis pasajeros. OPAIN S.A.

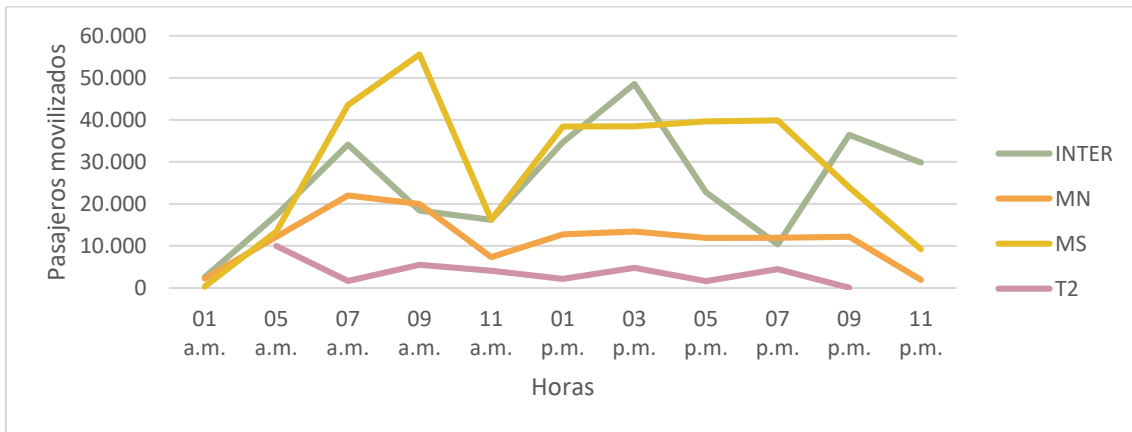
Tabla 27.- Número estimado de pasajeros 'saliendo' movilizados mensualmente por zonas.

Hora	T2	MN	MS	INTER	Total general
12 a.m.				18.681	18.681
01 a.m.		2.217	300	2.575	5.092
02 a.m.		960		940	1.900
04 a.m.		120	450	6.694	7.264
05 a.m.	10.008	12.180	13.439	17.310	52.937
06 a.m.	3.662	18.871	54.643	15.809	92.985
07 a.m.	1.630	22.007	43.534	34.111	101.282
08 a.m.	4.224	11.916	38.398	69.501	124.039
09 a.m.	5.488	19.977	55.577	18.396	99.438
10 a.m.	648	16.950	35.262	18.862	71.722
11 a.m.	4.084	7.320	16.240	16.207	43.851
2 p.m.	4.660	6.150	45.298	9.738	65.846
01 p.m.	2.154	12.750	38.435	34.635	87.974
02 p.m.	4.784	11.159	33.807	75.151	124.901
03 p.m.	4.772	13.410	38.473	48.544	105.199
04 p.m.	4.588	10.050	40.017	10.434	65.089
05 p.m.	1.612	11.880	39.625	22.757	75.874

Hora	T2	MN	MS	INTER	Total general
06 p.m.	3.634	14.340	35.135	13.580	66.689
07 p.m.	4.466	11.931	39.880	10.323	66.600
08 p.m.	1.920	14.040	47.000	26.705	89.665
09 p.m.	46	12.150	23.925	36.450	72.571
10 p.m.	46	6.990	33.945	78.122	119.103
11 p.m.		1.920	9.190	29.865	40.975
Total general	62.426	239.288	682.573	615.390	1.599.677

Fuente: Análisis pasajeros. OPAIN S.A.

Gráfica 12 Comportamiento de pasajeros 'llegando' movilizados mensualmente por zonas.



Fuente: Análisis pasajeros. OPAIN S.A.

El creciente aumento de la capacidad operacional y la dificultad de gestionar la mayor cantidad de las operaciones durante horarios diurnos pone la activación de la noche como escenario estratégico para mejorar la capacidad aeroportuaria y mejorar la calidad de los servicios prestados. Muestra de lo anterior es el programa que anunció Avianca, principal operador del aeropuerto El Dorado, para iniciar operaciones más temprano²⁶.

²⁶ Noticia emitida el 30 de agosto de 2018. <https://www.avianca.com/co/es/nuestra-compania/informacion-institucional/centro-noticias/comunicados-de-prensa/inicio-operaciones-temprano-octubre>

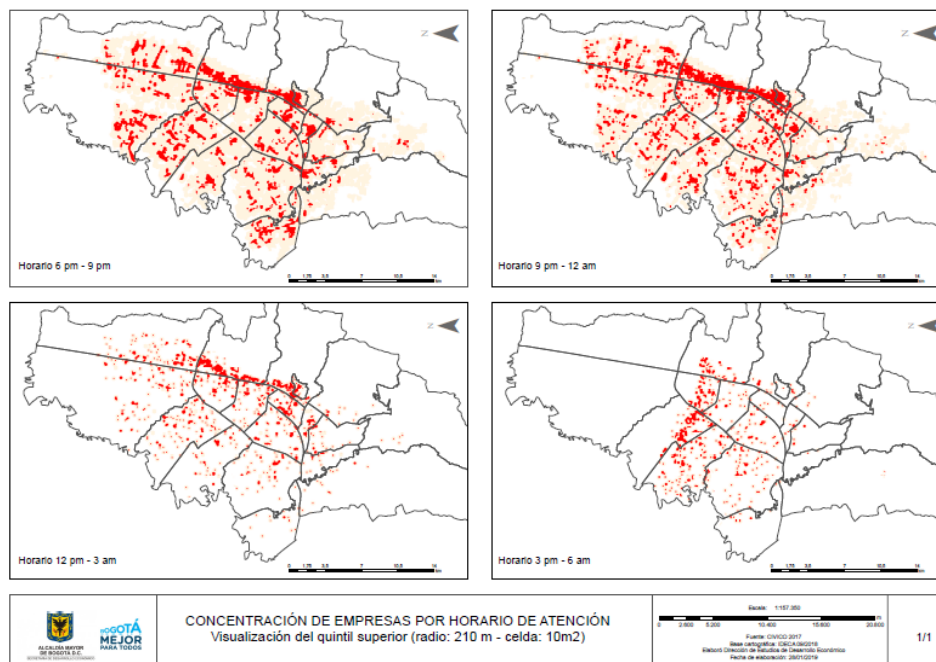
Con ello se busca mejorar la eficiencia de los servicios, reducir la congestión vehicular a la llegada al aeropuerto y aumentar la frecuencia de algunos vuelos.

Sin embargo, esfuerzos aislados como en el que avanza Avianca deben ser articulados con la estructura de soporte urbano. Resulta indispensable establecer canales de comunicación entre entidades para permitir soluciones comunes que traigan beneficios para los actores interesados. Si hoy en día cerca del 25% de las personas (trabajadores y usuarios) arriban al aeropuerto por medio de las rutas mixtas de Transmilenio²⁷, ante una posible articulación de operaciones en horario nocturno, considerar como prioridad una futura estación en la vecindad del aeropuerto que contemple servicios en relación a la demanda generada por el aeropuerto, podría dar un salto cualitativo y cuantitativo hacia un mejor servicio.

7.1.4. Transporte y Actividad Económica Nocturna

Los datos confirman que a medida que se aproxima la media noche y se contrae casi por completo la demanda orientada al comercio minorista y los servicios personales, también se contrae drásticamente el número de establecimientos que permanecen en funcionamiento, sean de la economía naranja o de la vida nocturna (Mapa 17). Desaparece así el umbral de demanda requerido para que puedan operar los otros servicios de contexto como transporte público, seguridad o, incluso, ciertos servicios de salud.

Mapa 17 .- Funcionamiento Comercio y servicios por franja horaria



Fuente: Elaboración propia 2018

²⁷ Porcentaje aproximado de acuerdo a entrevista realizada a Luis Andrés Gómez, Jefe de Movilidad y Tránsito de OPAIN S.A. para el Aeropuerto El Dorado.

De hecho, después de las 12 de la noche opera menos del 1% de las unidades económicas que componen los grupos localizados por fuera de las grandes concentraciones especializadas. Estas concentraciones sustituyen a partir de la madrugada las demás formas de operación y localización, lo cual es conveniente desde el punto de vista económico ya que posibilita alcanzar en cada una, a través de un área no demasiado extensa y claramente delimitada dentro del espacio urbano, las economías de escala para el suministro de los bienes públicos y otras facilidades externas indispensables para una óptima operación, incluido el transporte así como mejores y más seguras condiciones de accesibilidad para los empleados que laboran en los respectivos establecimientos:

Tabla 28.- Grandes Aglomeraciones: establecimientos y Empleos Diurnos y Nocturnos

Sectores económicos	No. Establecimientos	Personas Ocupadas	Valor agregado (miles de millones)
Comercio	36.515	274.670	993
Grandes Centros Especializados	13.473	45.000	1.372
Corabastos	6500	12.000	
San Victorino	6750	8.000	
Aeropuerto	N.D.	10.000	
Zona Franca*	223	15.000	
Esparcimiento, culturales y deportivas	4.100	25.426	411
Industria manufacturera	644	48.500	4.988
Otros sectores	38.185	233.813	842
Total*	92.917	627.409	8.606
Representación (%) total Bogotá 24 horas		14,9	4,9

Fuentes: PIB Bogotá - DSCN; Ocupados Bogotá - GEIH; Valor agregado Gran Industria - EAM; Oferta de servicios en jornada noche - Base Cívico; Cálculos propios

* ANDI, Cámara de Usuarios de Zonas Francas. Informe Estadístico 2017. Empleos estimados correspondientes a la jornada nocturna

* Total personas ocupadas se incluyen los grandes centros especializados (45.000).

Los estimativos que presenta el cuadro anterior sugieren que, a lo largo de las 12 horas de la jornada nocturna, se ocupa un poco más del 15% de la fuerza de trabajo empleada en la economía bogotana de acuerdo con la GEIH, lo cual equivale aproximadamente a unos 636 mil trabajadores. Este 15% labora hasta la media noche y, a partir de allí, descienden a un máximo del 1% equivalente, en números redondos, a 42 mil personas; a estos deben adicionarse 32 mil de la gran industria y otros 45 mil de las grandes concentraciones.

Ahora bien: como la gran industria ha resuelto en buena medida el problema del transporte creando sus propias rutas servidas por operadores privados, es probable que entre las cero horas y las 3:30 de la madrugada un máximo de 90.000 trabajadores generaría una demanda no superior a su propio número, bajo el supuesto de cada uno realice un viaje o de ida o de regreso, dado el lapso de sólo tres horas que separa los dos extremos de este período. Si a estos viajes se adicionan los que provendrían de los clientes en horas tan tempranas, es muy probable que no se alcanzaría la escala requerida para que opere el sistema Transmilenio.

Es posible suponer que, dada la suspensión de oferta de transporte público masivo, el incremento de personas que inician sus traslados hacia o desde el trabajo a partir de medianoche esté siendo absorbido sea por la oferta de transporte tipo taxi y el vehículo particular, o por modalidades de transporte alternativo privado como UBER y demás empresas de transporte privado, generando sobrecargas sobre los empleados.

En este aspecto es importante igualmente evaluar las condiciones subsidiadas del sistema Transmilenio y las requeridas para su operación en patios. En consecuencia, habría que introducir otras alternativas como, por ejemplo, rutas especiales servidas por autobuses livianos. En tal sentido, iniciar pilotos de rutas de áreas de aglomeración y concentración de las actividades de la noche profunda hacia áreas de alta demanda residencial, permitiría solucionar el tema de transporte. Para el efecto se requerirá de información suficiente para proponer un plan de operación nocturno, que pueda representar un aporte significativo a las actividades económicas nocturnas en la ciudad y a su vez sea rentable a corto plazo

A corto y mediano plazo no se detectan factores ni dinámicas que permitan prever que esta situación se podría revertir, ya que ello supondría no sólo profundas transformaciones en las dinámicas económicas sino, además, en la cultura y los hábitos de vida de gran parte de la población. Como ya se anotó, algunas políticas encaminadas a promover actividades relacionadas con los abastecimientos de mercancías en gran escala y con la logística podrían incidir para que un mayor número de industrias o de grandes superficies se motiven e identifiquen oportunidades para operar 24 horas²⁸.

7.2. La seguridad en la noche Bogotana

Desde siempre la seguridad ha sido un factor fundamental de las ciudades del mundo. La noción de seguridad ha tenido variaciones en el curso del tiempo, pero ha persistido como un elemento intrínseco a lo urbano. Según el historiador Joel Kotkin (2005)²⁹, la seguridad junto con el culto y la actividad comercial, conforman los factores comunes de las ciudades a nivel global. Hoy en día, en el contexto bogotano, la seguridad es transversal a los componentes de la estructura de soporte urbano y al desarrollo de las actividades cotidianas, ocupando un lugar privilegiado en las preocupaciones y prioridades de los ciudadanos.

La idea de seguridad tiene un amplio significado. Está asociada a conceptos como el miedo, la delincuencia, el peligro, el crimen, la victimización, entre otros, estableciendo una relación directa con la vida en sociedad y por ende en ciudad. Por esta razón, resulta necesario abordar el tema no solo desde mediciones de delitos en el transcurso del tiempo (visión cuantitativa), sino también tratando de acercarse a la opinión misma del ciudadano a través de conceptos como la percepción de inseguridad y afecciones a la convivencia (visión cualitativa).

Particularmente cuando se relaciona la seguridad a la idea de la noche se genera una maximización de su percepción. Como veremos, luego si bien efectivamente existe un

²⁸ La ANDI ha informado de una experiencia piloto que realizó con el propósito de promover una mayor utilización de servicios de logística en horas de la madrugada, especialmente por parte de grandes superficies comerciales. De acuerdo con los resultados, solamente una gran firma de hipermercados concluyó que la utilización de las nuevas tecnologías de abastecimiento mejoraría la operación nocturna en términos de costo beneficio. Otras grandes firmas comerciales concluyeron que los beneficios resultaban neutralizados debido al incremento en los costos de los servicios adicionales de seguridad indispensables por tratarse de horas nocturnas.

²⁹ Kotkin, J. 2005. La ciudad una historia global. Random House Publishing Group

incremento en algunos tipos de situaciones que afectan la seguridad ciudadana, la relación directa y casi automática entre inseguridad y la noche es una condición cultural. La presencia y divulgación de situaciones de victimización directa en el espacio urbano han generado una constante percepción de inseguridad que, en el caso bogotano, marca una clara topofobia por parte de la población hacia su entorno urbano afectando su relación espacial con la ciudad.

La condición presente de la seguridad en el imaginario urbano cobra mayor relevancia a través de la divulgación constante por medio de actores institucionales y medios de comunicación (Virilio, 2006) ³⁰. Muestra de ello es la asociación directa de la noche con las actividades de alto impacto evidenciada en la revisión institucional de la noche. Así mismo la constante transmisión de situaciones delictivas por parte de medios de comunicación y su correspondida respuesta por parte de espectadores que buscan información de este orden, han contribuido a la generación de una cultura de miedo (Barbero, 2003).

Para reconocer el rol de la noche en la seguridad de Bogotá se realizaron acercamientos con los actores relevantes en el tema, de esta manera, obtener información de primera mano desagregada y generar una primera valoración de la seguridad en la noche en términos cuantitativos. De todos los actores contactados se recibió información únicamente por parte de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia de la cual se obtuvieron las cifras relacionadas con delitos de alto impacto y violencia interpersonal entre el 2016 y 2018. Sin embargo, resulta necesario aclarar que, si bien la información desde esta institución es amplia y está en un continuo mejoramiento, siendo la noche un escenario con información limitada, es fundamental incluir en un futuro datos por parte de gremios de seguridad privada, comunidades organizadas en relación al tema y demás ciudadanía que tenga conocimiento del comportamiento de la seguridad en Bogotá. De esta manera, los análisis espaciales que se hagan de este componente en función de la estructura de soporte urbano pueden arrojar resultados más precisos y conllevar a una toma de decisiones más acertada.

Para identificar la incidencia de la noche en la seguridad de la ciudad de Bogotá, se estableció el siguiente procedimiento: en una primera instancia, se analizó la seguridad desde una perspectiva cuantitativa, realizando una revisión de las cifras de delitos mayores ocurridos en la noche durante el 2016 ³¹, generando una imagen comparativa entre la presencia de delitos en el día y en la noche para el mismo periodo³². Posteriormente se describieron los cambios en el comportamiento de cada delito entre el 2016 y 2018, sumado a una aproximación a la distribución espacial de cada uno de los delitos, relacionando su localización con posibles actividades económicas que pudiesen dar razón de la concentración evidenciada en la información cartográfica.

³⁰ Virilio, Paul. Ciudad Pánico. 1ra Edición. Buenos aires: Libros del Zorzal, 2006.

³¹ Debido a los cambios metodológicos presentados desde el 2017 hacia atrás, no es posible realizar comparaciones anuales de las cifras obtenidas.

³² Se selecciona el periodo 2016 puesto que es el único del cual se cuenta con información desagregada por delitos para realizar la comparación entre el día y la noche. Fuentes: Informes en línea (<https://scj.gov.co/es/oficina-oaiee/boletines>) y cifras obtenidas de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.

Posteriormente, se relacionarán los balances existentes de las acciones y medidas tomadas para disminuir la inseguridad en la ciudad con las directrices obtenidas del análisis de las cifras de delitos y la encuesta de la CCB. Reconocer las maneras efectivas para avanzar en la reducción de inseguridad permitirá identificar prioridades para las estrategias resultantes del presente estudio. Una vez recogida la valoración del componente de seguridad en la noche, finalmente se realizará una confrontación con la visión institucional representada en el código de policía y convivencia, con el fin de identificar el papel de la normativa en el control de la noche.

7.2.1. Delitos y noche

A partir de la información desagregada se realizó una revisión comparativa para los delitos de alto impacto más representativos ocurridos en el 2016 durante el día y la noche. El balance obtenido de este ejercicio arroja que para los delitos comparados en la Tabla 29 de un total de 57.839 delitos registrados 37.162 ocurrieron en la noche, lo cual representa el 64,25% del total. Si bien, al incorporar la totalidad de los delitos enunciados en los informes, podría haber variaciones en la incidencia de la noche en los delitos, es notorio que en este periodo existe una mayor presencia de inseguridad en la ciudad.

. Tabla 29 Comparación delitos de alto impacto periodo 2016

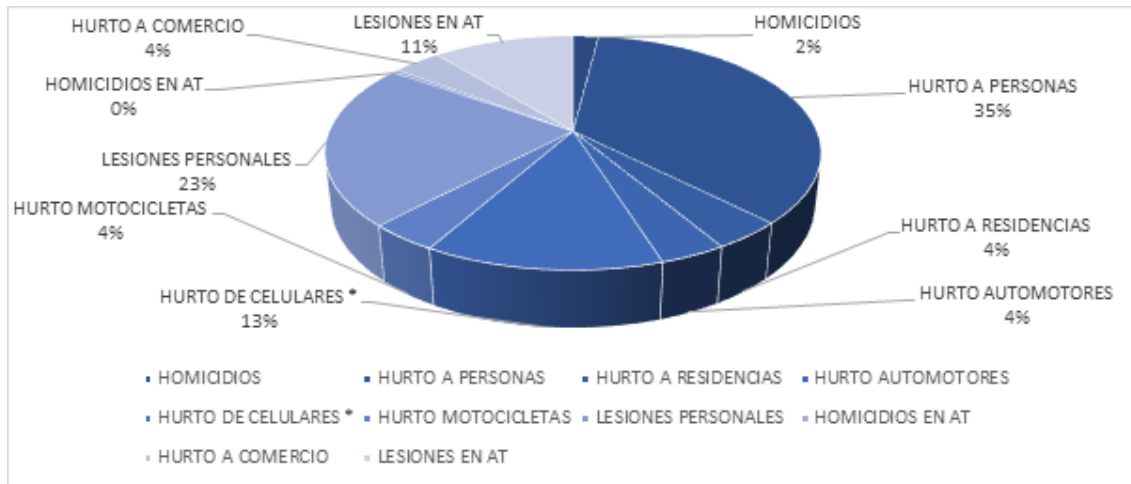
Delitos	Total	Noche	Día	% Noche	% Día	Distribución %
HOMICIDIOS	1265	870	395	68,77	31,23	1,98
HURTO A PERSONAS	27204	15581	11623	57,27	42,73	35,53
HURTO A RESIDENCIAS	3435	1722	1713	50,13	49,87	3,93
HURTO AUTOMOTORES	2634	1606	1028	60,97	39,03	3,66
HURTO DE CELULARES *	9044	5747	3297	63,54	36,46	13,11
HURTO MOTOCICLETAS	3078	1702	1376	55,30	44,70	3,88
LESIONES PERSONALES	11179	9934	1245	88,86	11,14	22,65

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.

La revisión individual de cada delito de alto impacto comprueba la dominancia de la noche en los casos registrados. En los delitos a los que se les realizó la comparación entre el día y la noche, todos tienen mayor incidencia en la noche. Adicionalmente, la

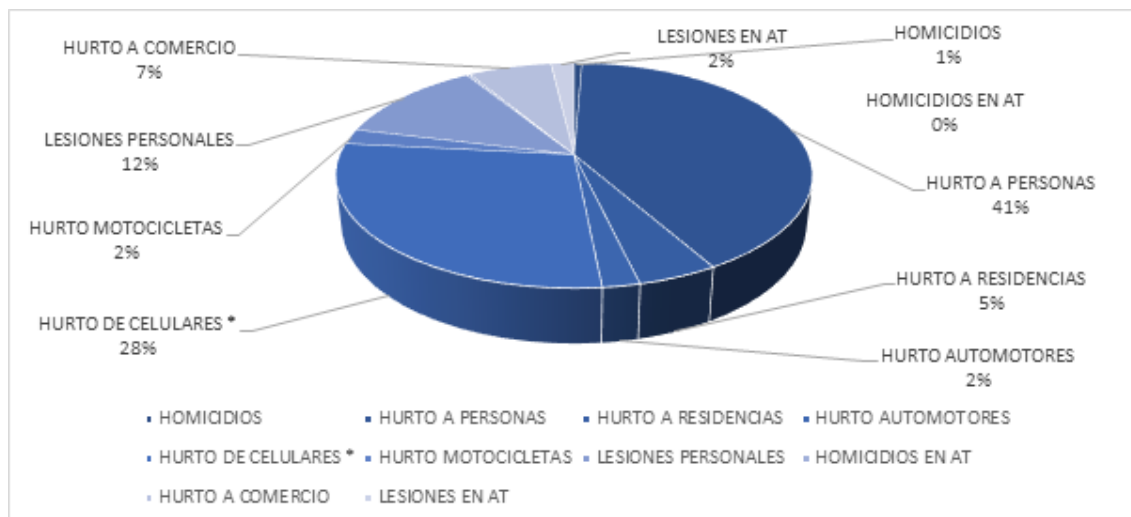
distribución de los delitos entre las 18h y las 06h muestra que el hurto a personas con un 35% se ubica como el delito con mayor cantidad de casos registrados, seguido por lesiones personales y hurto a celulares con 23% y 13% correspondientemente. En un ejercicio de comparación de valores relativos, la distribución de los mismos tipos de delitos para el 2018 (entre los meses de enero y octubre) muestra que el hurto a personas se mantiene en el primer puesto con el 41%, seguido esta vez por hurto a celulares (28%) y lesiones personales (12%) (Gráfica 13).

Gráfica 13 Distribución de los delitos de alto impacto durante la noche para el año 2016.



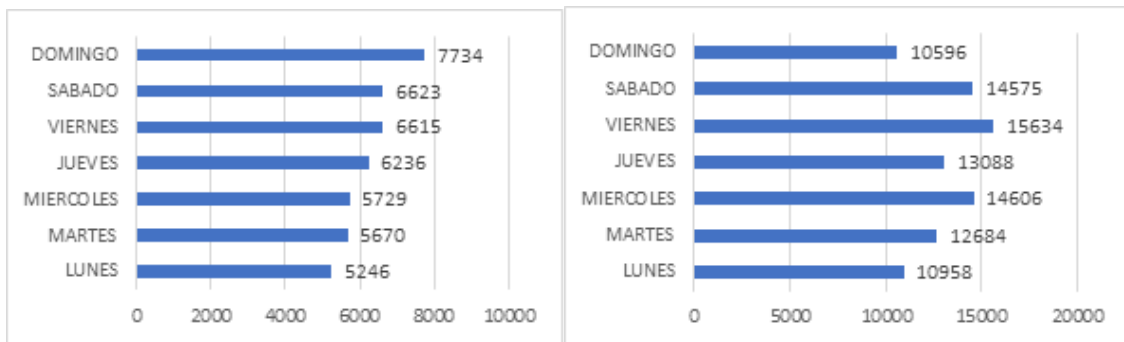
Fuente: Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia.

Gráfica 14 Distribución de los delitos de alto impacto durante la noche para el año 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia.

Gráfica 15 Delitos de alto impacto por días de la semana de 2016 y 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.

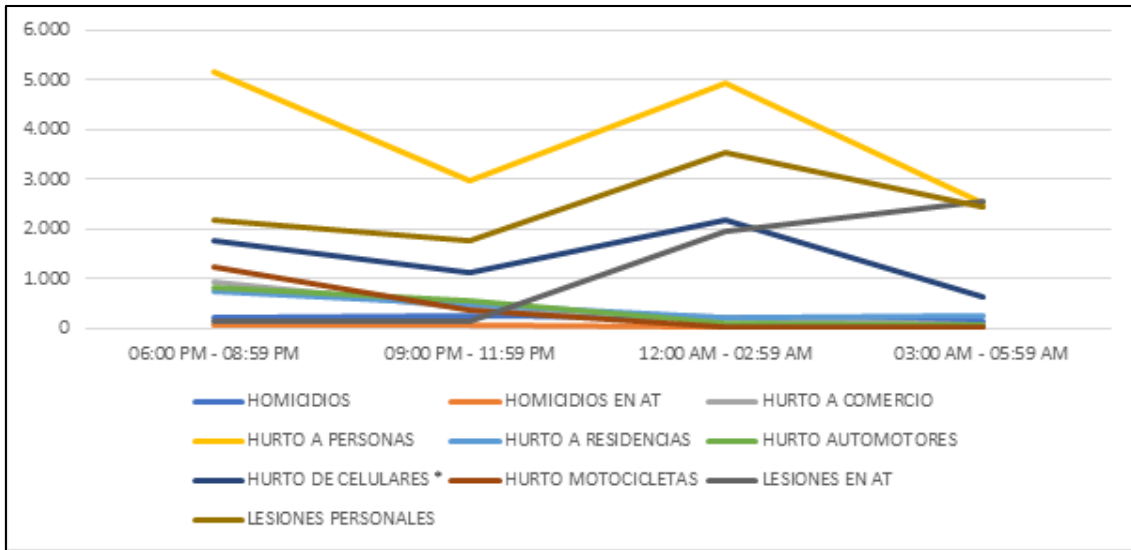
Es posible identificar ciertas variaciones en la escala temporal semanal. Entre el 2016 y el 2018, mientras que el domingo y el lunes disminuyeron su representatividad en relación al total de los delitos registrados, del 17,6% al 11,5% y del 12,0% al 11,9% respectivamente; el sábado, el martes, el miércoles y el viernes aumentaron su presencia en la totalidad de los delitos registrados. Estos resultados plantean retos en las acciones que se están realizando para reducir la presencia de delitos, puesto que en términos generales ha existido un aumento de la inseguridad durante la noche.

Continuando la ampliación de detalle en el comportamiento de los delitos en la noche resulta necesario hacer un acercamiento por tipo de delito y su variación durante la semana y franjas horarias nocturnas. Para este análisis se cuenta con los registros del año 2016 y la georreferenciación de su comportamiento tanto en el día como en la noche. A partir de esta base se identificará el comportamiento de cada delito de alto impacto y su relación con la noche de la ciudad.

En ejercicio de comparación inicial del comportamiento general de los delitos a lo largo de la jornada nocturna entre el 2016 y el 2018 permite identificar algunas tendencias. Tanto para el 2016 como para el 2018 hurto a personas, lesiones personales y hurto a celulares son los delitos con mayor incidencia en la noche. En el 2016 las lesiones en accidentes de tránsito destacan por su incremento continuo desde la media noche hasta las 06h, comportamiento que deja de ser relevante para los registros del 2018.

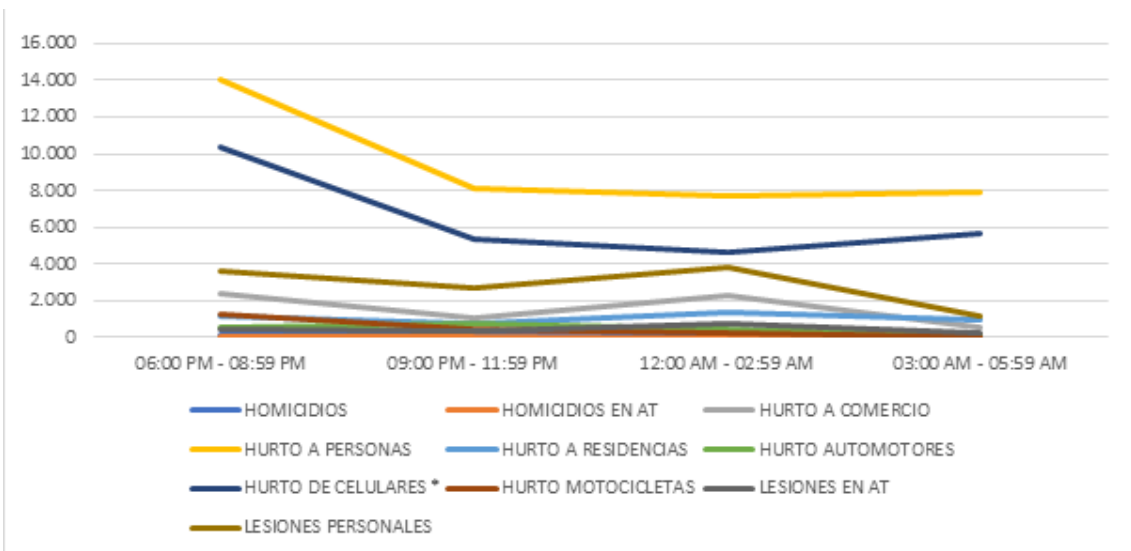
Por otro lado, los comportamientos a lo largo de la jornada nocturna son distintos entre el 2016 y el 2018. Si bien en ambos años es claro que existe una reducción general de la cantidad de delitos entre las 18h y las 21h, a partir de media noche el comportamiento es distinto. En el 2016 los delitos de alto impacto con mayor presencia en la noche mencionados anteriormente logran picos máximos en el periodo entre las 00h y las 03h, con excepción de las lesiones en accidentes de tránsito que mantiene un comportamiento creciente hasta las 06h. Para el año 2018, la dinámica en el periodo entre las 00h y las 03h es regular para los delitos con mayores registros, presenciando variaciones leves (tanto de crecimiento como de decrecimiento). Si bien no es posible hacer una comparación directa en la cantidad de delitos, dados los cambios metodológicos en su medición, es posible afirmar que para el 2018 se logró la neutralización del comportamiento de la mayor cantidad de delitos. (Gráfica 16)

Gráfica 16 Delitos de alto impacto por franjas horarias de la noche en el año 2016



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.

Gráfica 17 Delitos de alto impacto por franjas horarias de la noche en el año 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.

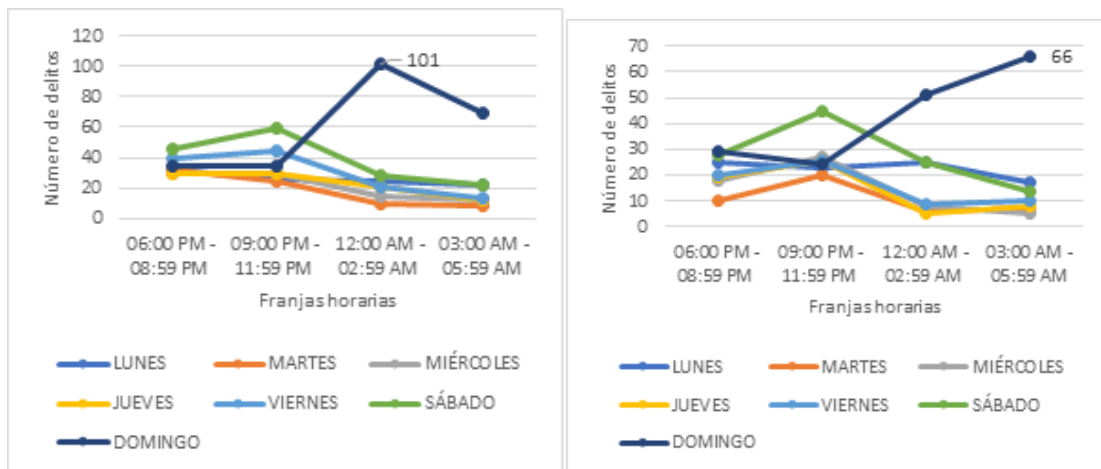
Revisión por tipo de delito.

Homicidios:

Para los registros de homicidios durante la noche en el 2016 y 2018 es posible identificar que los días sábado y domingo presentan una alta cantidad de registros y dominan ambos comportamientos. La noche del viernes tenía mayor incidencia en el 2016 que en el 2018, en contraposición con el lunes que aumentó su incidencia en este tipo de delito para el 2018. En la separación por franjas horarias se destaca que en 2016 había un comportamiento regular tendiendo a la disminución de los casos durante la noche, a excepción del sábado y domingo en donde se presentaron aumentos considerables desde las 18h hasta las 03h. Para el 2018 resulta preocupante el comportamiento creciente en la mayoría de días hasta la media noche. A partir de las 00h empieza una reducción general de los casos a excepción de los días lunes y domingo, este último mostrando un crecimiento continuo incluso pasadas las 03h. (Gráfica 18)

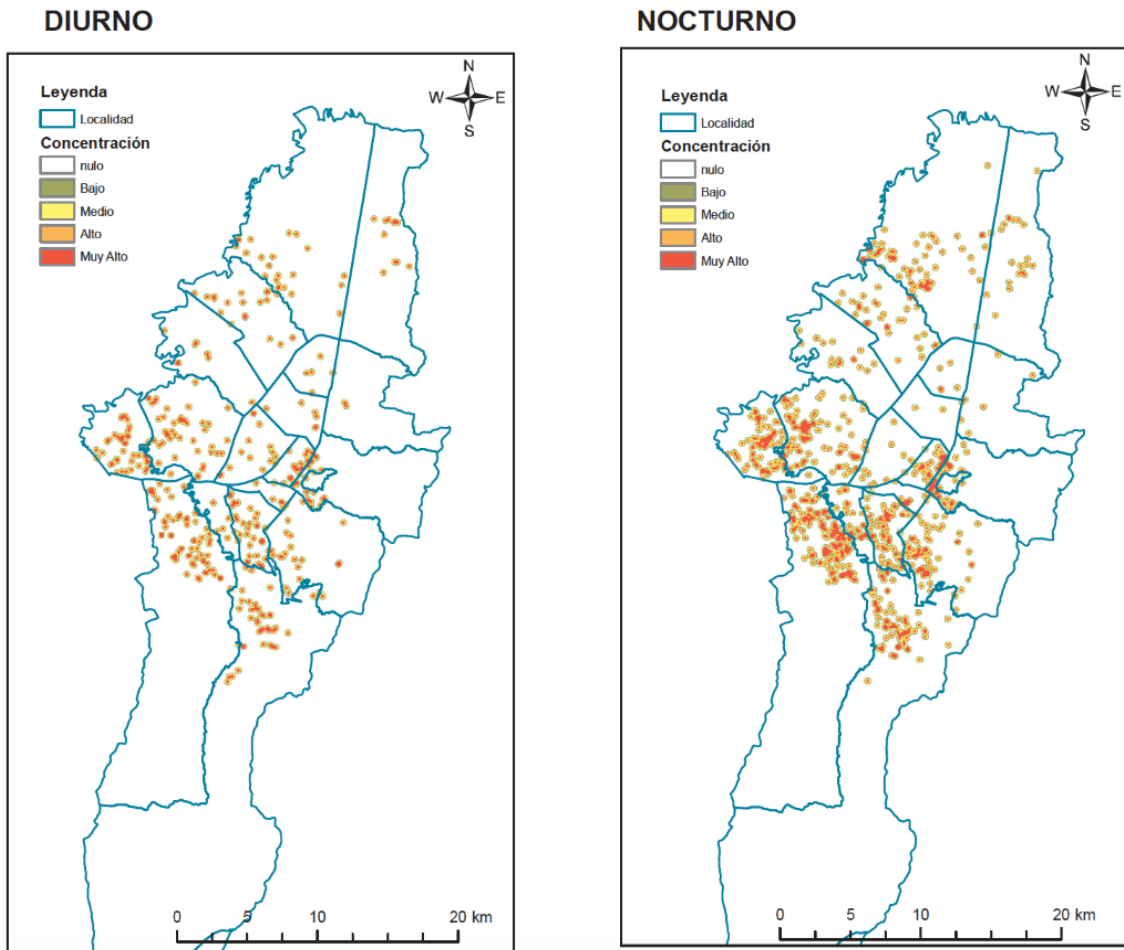
La georreferenciación de los homicidios durante el 2016 permite evidenciar la intensificación de los registros en la jornada nocturna en relación a la diurna. La localidad de Ciudad Bolívar registra la mayor cantidad de casos, seguida por las localidades de Kennedy, Usme y Bosa. Suba, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe siguen muy de cerca los casos registrados, consolidando el sector sur y sur-occidente como los lugares con mayor cantidad de homicidios registrados en la noche.

Gráfica 18 Homicidios por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.

Mapa 18 Georreferenciación de Homicidios durante el día y la noche en el 2016

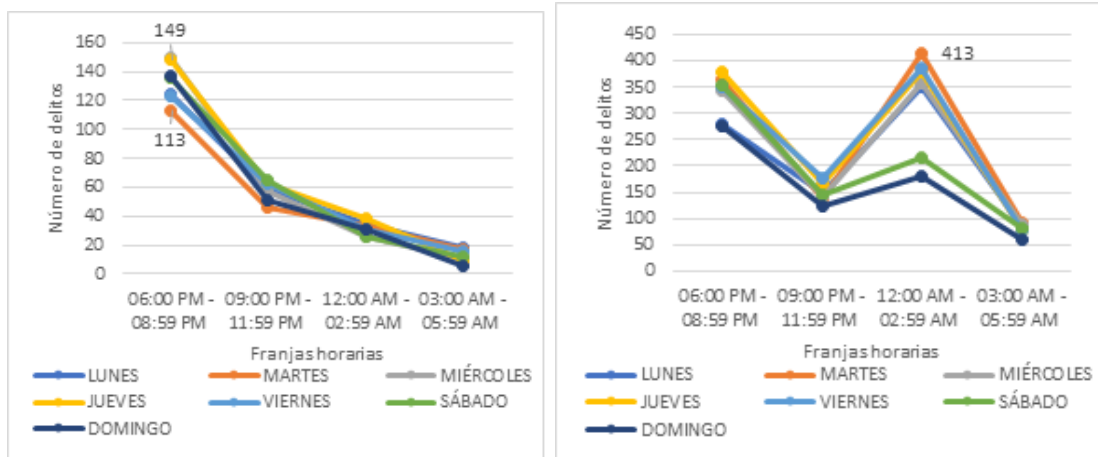


Fuente: Sistema SIEDCO - Policía Nacional

Hurtos a Comercio:

Para el delito de hurto a establecimientos comerciales se identifica una gran variación entre el comportamiento para el año 2016 y para el 2018. En el primer año en estudio, todos los días muestran un decrecimiento en la cantidad de registros. El miércoles y el jueves son los días con mayor cantidad de hurtos registrados (244 y 259 respectivamente), mientras que el martes es el día con menores registros (209). Durante el 2018 cambia radicalmente el comportamiento puesto que el martes pasa a ser día con mayores registros seguido por el jueves y el viernes (1.009, 1.001 y 989 casos registrados respectivamente). Así mismo es evidente la modificación de la dinámica por franjas horarias: mientras que en el 2016 existió un descenso continuo a lo largo de la noche, en el 2018 a partir de medianoche todos los días presentaron un incremento hasta las 03h, seguido de un decrecimiento final hasta las 06h. (Gráfica 19)

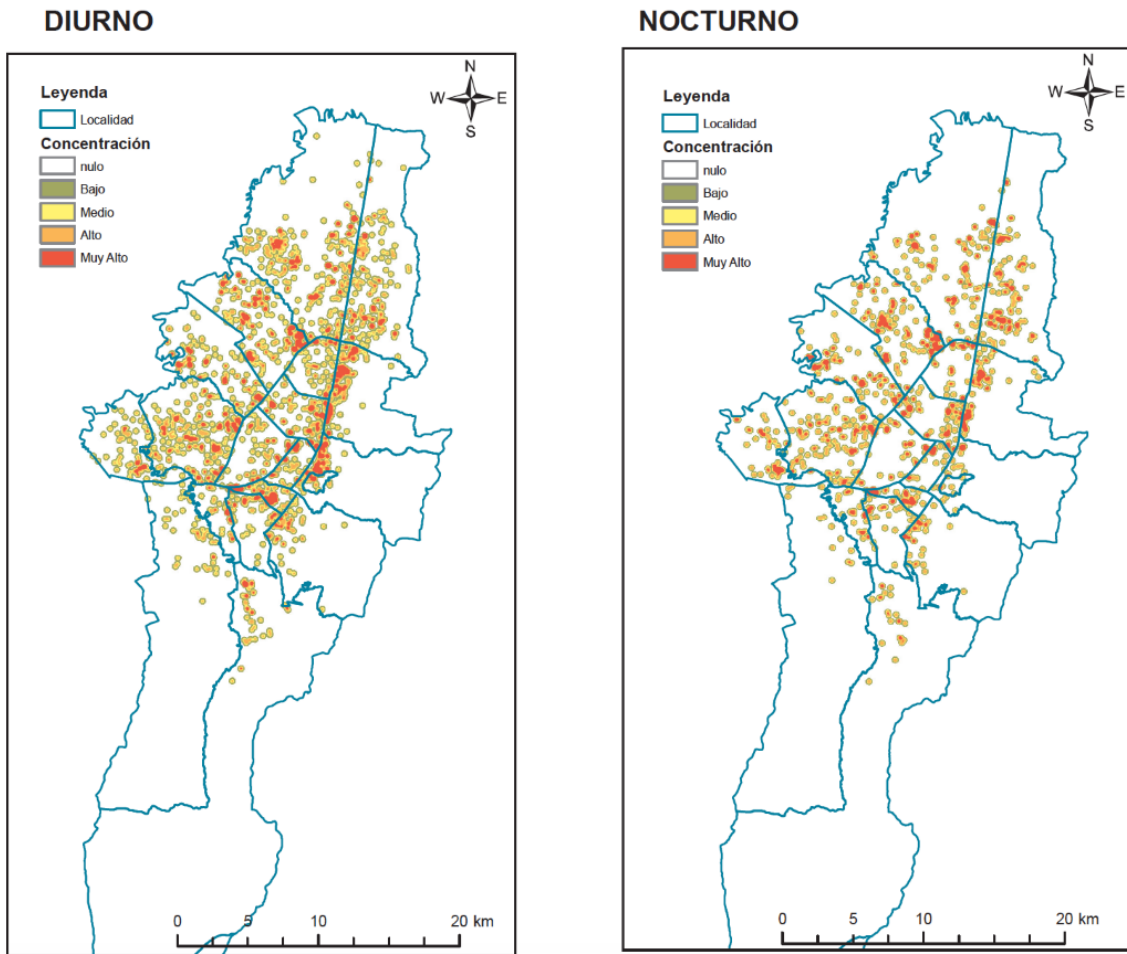
Gráfica 19 Hurtos a Comercio por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.

La georreferenciación de los hurtos a establecimientos comerciales para el 2016 muestra que este tipo de delito tiene una mayor dispersión en el día que en la noche. La concentración de las zonas con mayor cantidad de casos registrados se encuentra ubicadas en su mayoría en la localidad de Engativá. Le siguen las localidades de Suba, Kennedy, Usaquén, Antonio Nariño, Teusaquillo y Fontibón. Esta lógica atiende primordialmente a la mayor concentración de establecimientos y a la complejidad de su dispersión en la ciudad. Sin embargo, dado el cambio sustancial en la dinámica del 2018 en relación a la del 2016, resulta fundamental realizar la georreferenciación de este tipo de delitos para establecer con mayor precisión la localización y el comportamiento espacial.

Mapa 19 Georreferenciación de Hurtos a Comercio durante el día y la noche en el 2016

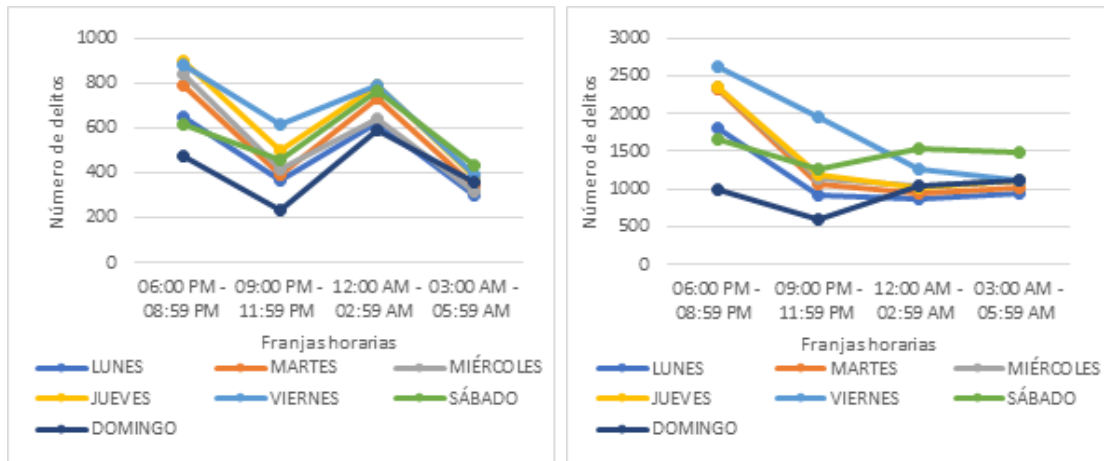


Fuente: Sistema SIEDCO - Policía Nacional

Hurtos a personas:

Durante el 2016 las noches del jueves y viernes representaron la mayor cantidad de registros de este tipo de delitos, mientras que para el 2018, el viernes y el sábado se presentaron como los días con mayor presencia de este delito en la noche. Sin embargo, a pesar de tanto para el 2016 como para el 2018 la noche del viernes registró más casos, el comportamiento durante la jornada de la noche fue muy distinta. En ambos años se registró un descenso de la cantidad de incidentes hasta la media noche durante toda semana, pero a partir de las 00h el comportamiento fue en la mayoría de los días opuesto. En el 2016 hubo un incremento para todos los días, registrando la mayor cantidad de casos durante el periodo de 00h a 03h, seguido de un descenso generalizado entre las 03h y las 06h. Para el 2018 después de media noche todos los días hubo una disminución de los registros, a excepción de del sábado y el domingo, los cuales presentaron incrementos notables hasta las 03h; en la parte final de la jornada nocturna entre las 03h y las 06h se sostuvo la misma cantidad de registros sin variaciones importantes. (Gráfica 20)

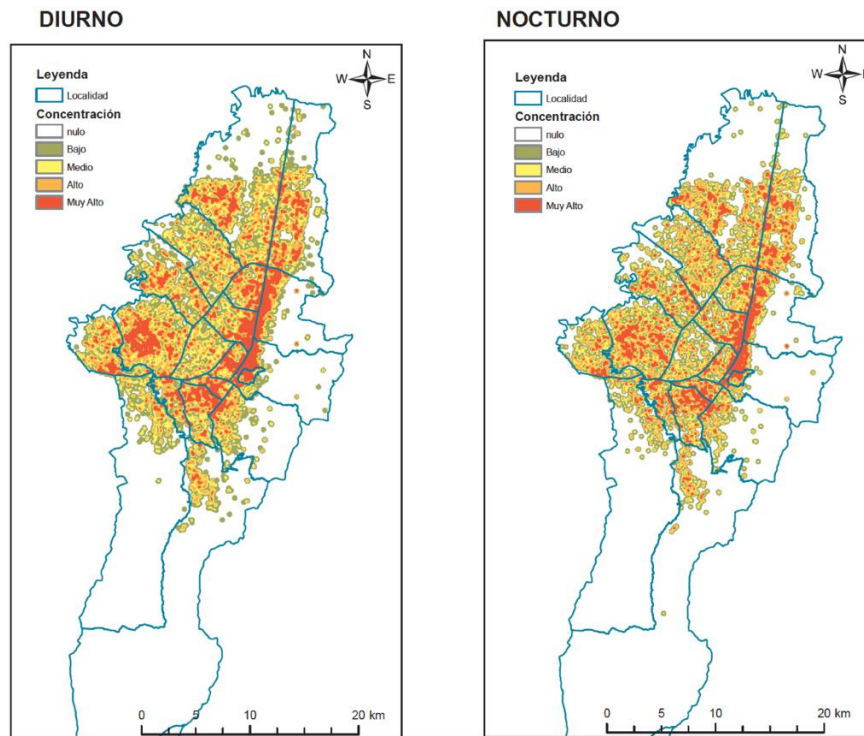
Gráfica 20 Hurtos a Personas por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia

El hurto a personas al ubicarse como el delito con mayor cantidad de casos tiene una representación espacial altamente extensa. Si bien el mapa aquí citado pareciera indicar que es un delito que se presenta mayor proporción en el día que en la noche, la concentración de casos es mayor en horario nocturno y logra cerca del 57,3% del total de registros. Las localidades que se ven más afectadas por el hurto a personas en la noche son Kennedy, Suba, Usaquén y Chapinero. Les sigue un segundo grupo de localidades conformado por Engativá, Teusaquillo, Fontibón y Rafael Uribe Uribe. Las 8 localidades mencionadas registran el 67,3% del total de hurtos registrados en la ciudad y permiten identificar una coincidencia entre la concentración de los hurtos con las zonas de mayor emisión y recepción de personas durante la jornada nocturna. (Mapa 20)

Mapa 20 Georreferenciación de Hurtos a Personas durante el día y la noche en el 2016

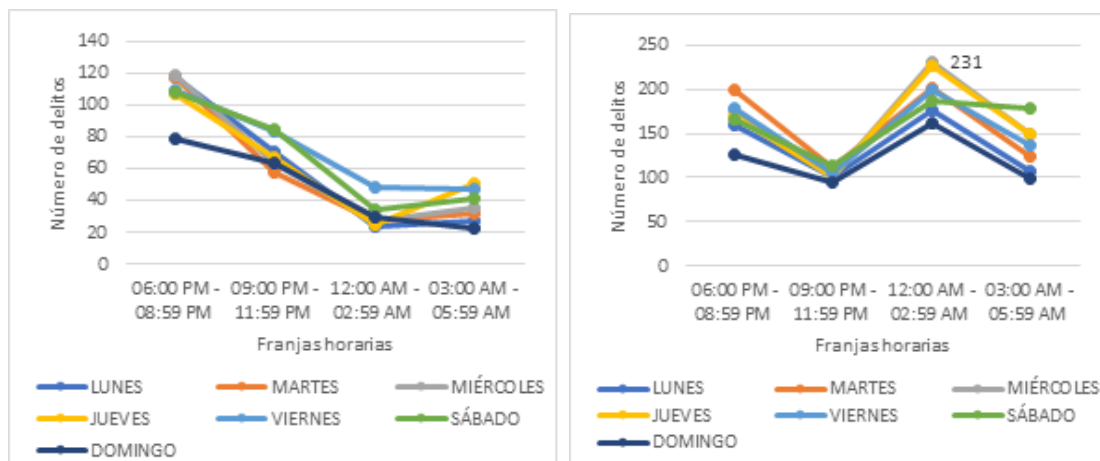


Fuente: Sistema SIEDCO - Policía Nacional

Hurtos a residencias:

El presente delito muestra comportamientos diferentes entre el 2016 y 2018. Mientras que en el 2016 el viernes y el sábado presentaron la mayor cantidad de registros, durante el 2018 fueron los días jueves, sábado y miércoles (en este orden). Sin embargo, la mayor diferencia radica en el comportamiento del delito durante las fases de la jornada nocturna. En el 2016 se evidencia un constante descenso en los registros de hurto a residencia hasta las 03h, momento en el cual se presenta un incremento de los casos hasta las 06h a excepción del domingo y el viernes que continúan con la tendencia de disminución. Para el 2018, el descenso mencionado anteriormente solo es presente hasta media noche puesto que a partir de las 00h todos los días presentan un incremento notable de registros hasta las 03h; en la última etapa de la noche vuelven a caer las cifras de hurtos manteniendo la misma proporción durante todos los días a excepción del sábado que presenta una disminución mucho más lenta que el resto de los días. (Gráfica 21)

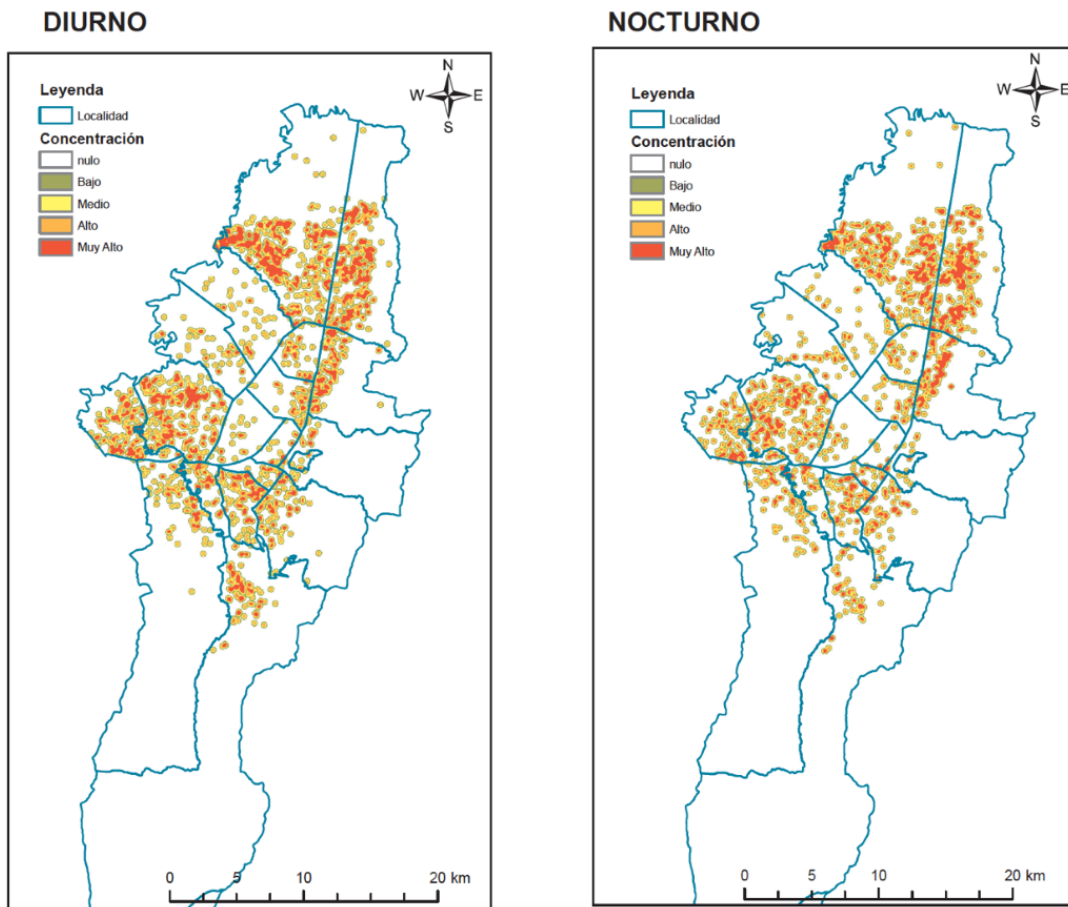
Gráfica 21 Hurtos a Residencias por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia

La georreferenciación de este delito muestra un balance similar tanto en el día como en la noche, lógica que concuerda con la representatividad mostrada anteriormente en el análisis comparativo de los delitos durante las 24 horas del día según los boletines de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia para el 2016 (50,1% en la noche y 49,9% en el día). Las localidades que acumulan la mayor concentración de estos delitos son Suba, Usaquén y Kennedy, las cuales logran casi el 56% del total de registros de la ciudad. A estas le siguen en orden de incidencia las localidades de Chapinero y Bosa con las que se acumula un poco menos del 70% de este tipo de delitos en la ciudad.

Mapa 21 Georreferenciación de Hurtos a Residencias en el día y la noche del 2016.



Fuente: Sistema SIEDCO-Policía Nacional.

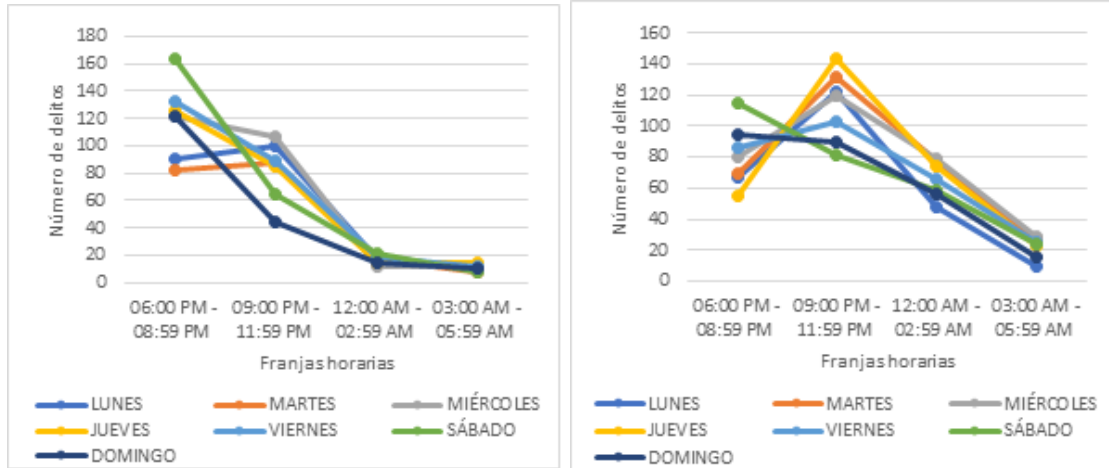
Esta distribución obedece a múltiples factores dependiendo de la zona que se examine. La localización dominante del delito en localidades como Suba, Usaquén y Chapinero está relacionada con el estrato socioeconómico y con tipologías edilicias específicas, fundamentalmente asociadas a conjuntos cerrados (grano grueso) que generan relaciones de vecindad totalmente distintas a las que generan los barrios con múltiples subdivisiones prediales (grano fino). En la localidad de Kennedy la morfología urbana también resulta una condicionante, aunque en esta localidad inciden otras características relacionadas con múltiples usos dentro de la misma vivienda que hacen más vulnerable los inmuebles a actividades delincuenciales. En términos generales, resulta necesario realizar acercamientos más precisos sobre cada zona para comprender la manera en la que incide el hurto a residencias y encontrar los mecanismos efectivos para atacar cada modalidad delictiva.

Hurto a Automóviles:

El comportamiento del hurto a automóviles presentó modificaciones desde el 2016 al 2018. En el 2016 los días con mayores registros realizados fueron los miércoles, viernes y los sábados, en contraposición con el 2018 en el que fueron los días lunes y martes. Así mismo la variación a lo largo de la jornada fue distinta entre ambos años. En el 2016

se evidencia un descenso generalizado de los registros en todos los delitos durante toda la jornada a excepción de un leve crecimiento en la primera mitad de la noche durante la noche de los lunes y martes. Para el 2018 es evidente la existencia de un incremento en la cantidad de registros hacia la media noche solo contrapuesto por un descenso continuo en toda la jornada nocturna de los sábados y los domingos. (Gráfica 22).

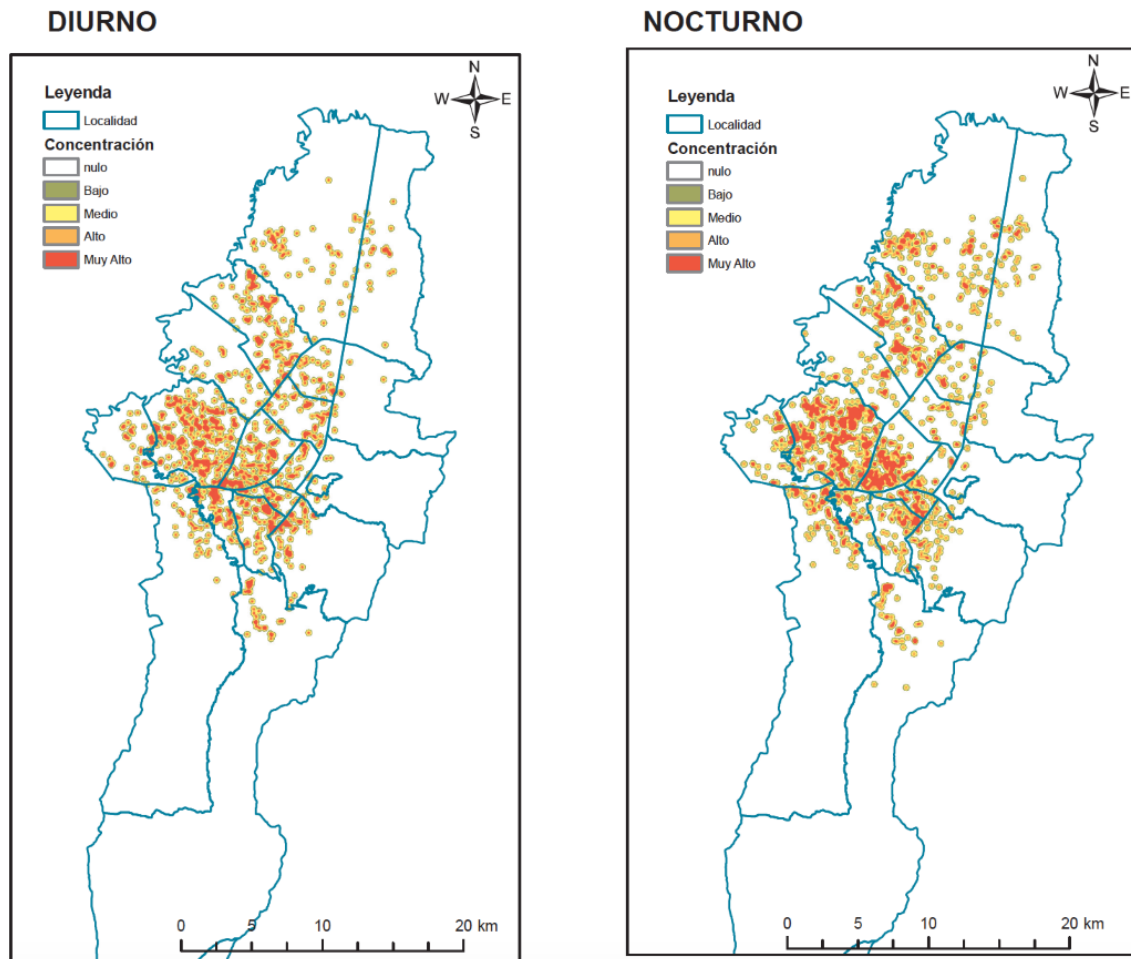
Gráfica 22 Hurtos a Automóviles por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia

La georreferenciación de los hurtos a automóviles muestra la localización de este delito fundamentalmente en el sur-occidente de la ciudad. La localidad de Kennedy es por lejos la zona con la mayor cantidad de registros con el 28% del total en la ciudad. Le siguen las localidades de Engativá, Puente Aranda y Suba, las cuales aportan el 33% de los registros superando en total el 60% de los de la ciudad. Este comportamiento espacial está relacionado con actividades económicas que se relacionan directamente con el uso del automóvil como medio de trabajo o el transporte es parte fundamental de la cadena operacional de la actividad económica haciendo más vulnerable los vehículos al hurto. (Mapa 22)

Mapa 22 Georreferenciación de Hurtos a Automóviles en el día y la noche del 2016

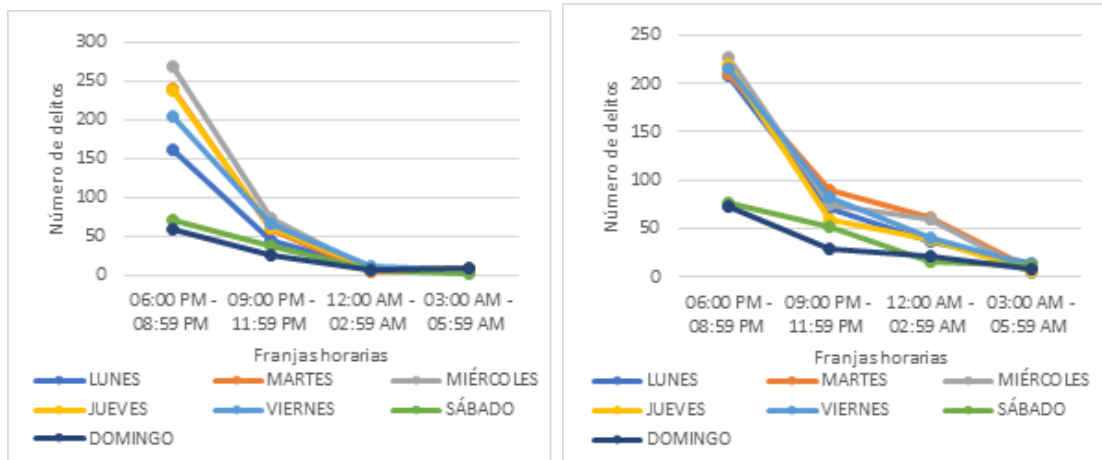


Fuente: Sistema SIEDCO-Policía Nacional.

Hurto a Motocicletas:

El comportamiento de este delito es similar entre los dos periodos en cuestión. Aunque para el 2016 el día con mayores registros es el miércoles y para el 2018 es el martes, la variación a lo largo de la jornada es similar en tanto existe un continuo descenso desde las 18h hasta las 06h. Para el 2016 la disminución es casi total hacia las 03h para todos los días de la semana, mientras que para el 2018 este descenso es máximo hacia las 06h. (Gráfica 23)

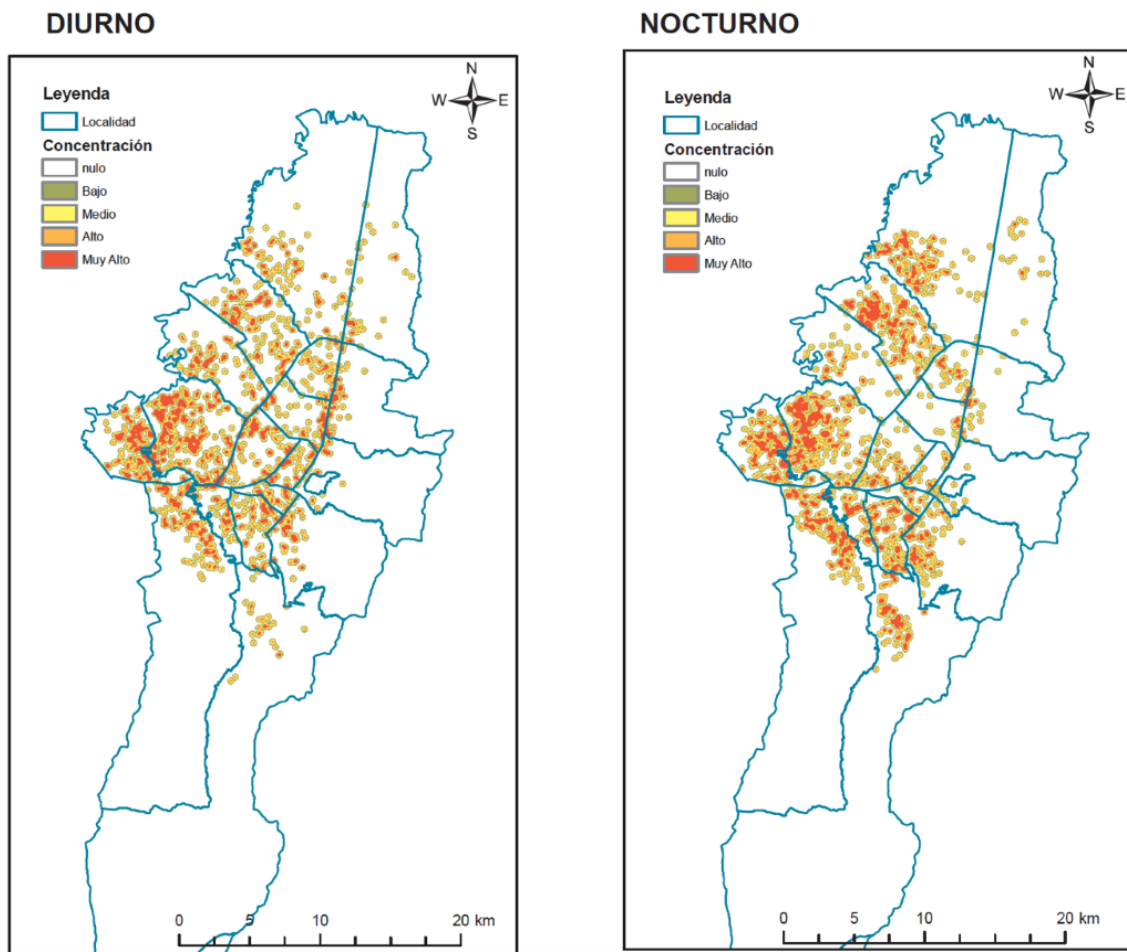
Gráfica 23 Hurtos a motocicletas por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018.



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia

La georreferenciación muestra el aumento de la concentración del hurto a motocicletas en localidades como Kennedy y Engativá coincidiendo con las localidades con mayor presencia de registros al respecto. Le siguen las localidades de Bosa, Ciudad Bolívar y Suba sumando el 62,15% del total de registros. Esta distribución espacial coincide con áreas periféricas que hacen uso de este medio de transporte y trabajo. (Mapa 23)

Mapa 23 Georreferenciación de Hurtos a motocicletas en el día y la noche del 2016.

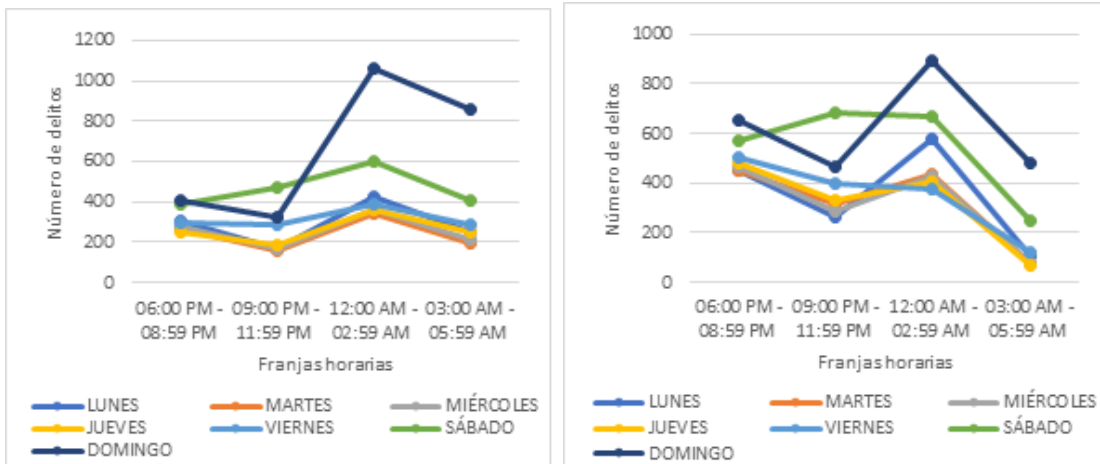


Fuente: Sistema SIEDCO-Policía Nacional.

Lesiones personales:

Tanto para el 2016 como para el 2018 los días viernes, sábado y domingo registran la mayor cantidad de incidentes de lesiones personales, siendo la noche de domingo la que logra los picos más altos. El comportamiento a lo largo de la jornada nocturna también es similar en ambos casos mostrando un descenso inicial en la primera franja de la noche, para luego tener un incremento generalizado cuyo pico máximo se ubica en el periodo que concluye a las 03h. El final de la noche para ambos casos se caracteriza por un descenso generalizado de los registros de manera proporcional para todos los días. Se destaca el comportamiento del sábado y el viernes que presentan tendencias diferenciadas tanto en el 2016 como en el 2018. Mientras que en el 2016 todas las noches presentan una baja de registros en la primera franja el viernes y el sábado tienen incrementos continuos hasta las 03h. Esta lógica es similar en el 2018, aunque para este año solo el sábado presenta el crecimiento inicial. Es posible relacionar esta dinámica con actividades de recreación, ocio y entrenamiento que tienen su mayor actividad en estos tres días, y que con frecuencia se relacionan con el consumo de sustancias que alteran el comportamiento y llevan a todo tipo de conflictos. (Gráfica 24).

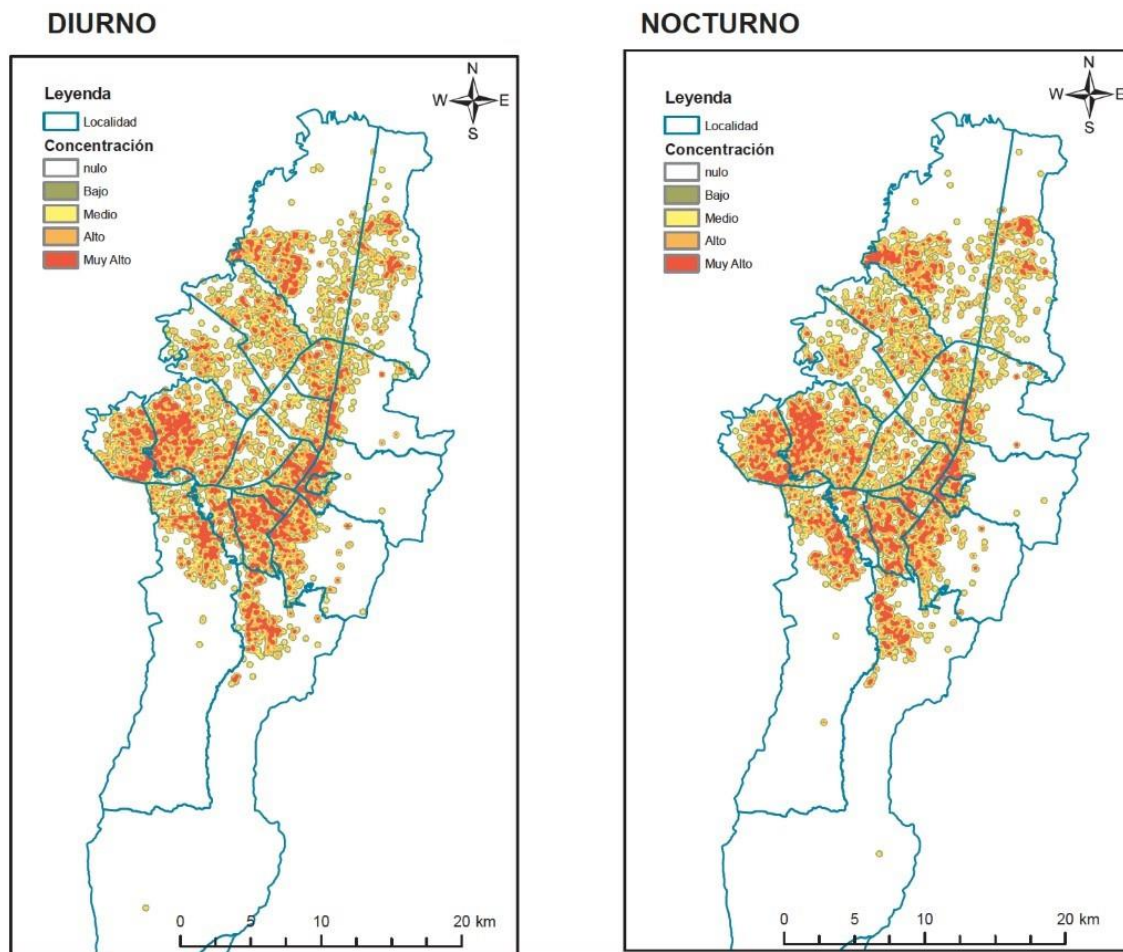
Gráfica 24 Lesiones personales por días de la semana y franjas horarias de la noche en el año 2016 y 2018



Fuente: Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia

Al igual que sucede con el hurto a personas, las lesiones personales ocupan una alta representatividad dentro del total de delitos (22,7% del total). Sin embargo, la incidencia de este delito en la noche es altamente superior en relación a los registros del día, con cerca de 88,9% de los sucesos en horario nocturno. Aunque la especialización de este delito muestra una leve reducción en la dispersión de las zonas donde ocurrieron las lesiones en la noche, se evidencia una intensificación del delito en ciertas zonas. Kennedy nuevamente se ubicó como la localidad con mayores registros en la noche del 2016 muy por encima de las otras localidades. Le siguen Suba, Bosa, Ciudad Bolívar, Engativá, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Usme y Usaquén, las cuales acumulan el 74,2% de los incidentes registrados. La zona sur y suroccidental de la ciudad concentran la mayor intensidad de este tipo de delito.

Mapa 24 Georreferenciación de lesiones personales en el día y la noche del 2016.



Fuente: Sistema SIEDCO-Policía Nacional

Estrategias:

- Fortalecer las intervenciones y acciones nocturnas en áreas asociadas con el entretenimiento y ocio de los ciudadanos desde el viernes hasta el domingo. El hurto a personas y las lesiones personales (los delitos con mayor representatividad en la distribución total de los delitos) presentan coincidencias con estos puntos.
- Dado que el comportamiento del delito varía de acuerdo a la zona en la que se presenta, resulta necesario identificar las variables locales para atacar de manera efectiva la concentración de cada delito de manera específica. En ello los distritos especiales que contengan mayor actividad nocturna pueden ser mecanismos ideales para reducir la inseguridad con estrategias específicas para cada uno.
- Dada la limitada capacidad policial y la dificultad de aplicar medidas coercitivas y prohibitivas en la totalidad del área urbana, se sugiere apoyar las medidas policiales con estrategias de intervención en espacio público y jornadas de trabajo con comunidades a fin de articular las acciones institucionales a los

actores locales y asegurar la apropiación de las intervenciones contra la inseguridad.

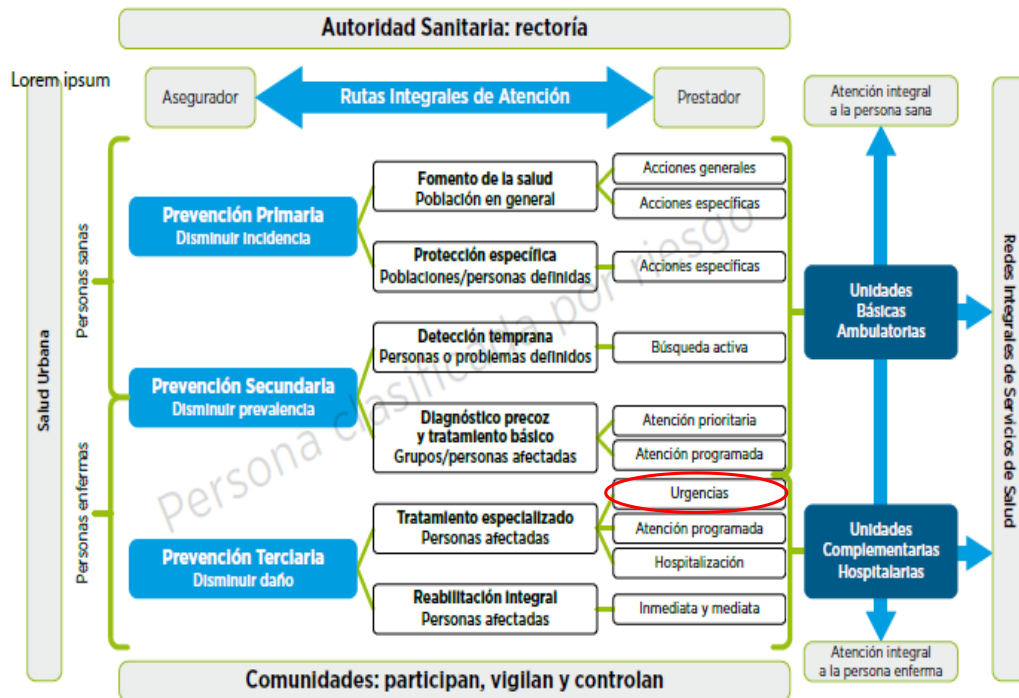
7.3. Los soportes a la vida ciudadana

7.3.1 La salud en la noche

El sector Salud es un componente primordial en la noche capitalina ya que es el responsable de atender todas aquellas externalidades en salud producto de actividades turísticas, sociales, económicas y culturales que se llevan a cabo en la ciudad; teniendo así un papel fundamental en el desarrollo de la economía de la noche. Para el período 2016 a 2019 el Gobierno Distrital presentó el Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”, cuyo objetivo es propiciar el desarrollo pleno del potencial de los habitantes de la ciudad. Asimismo, se plantea el Plan Territorial de Salud desde el reconocimiento de las Políticas Nacionales y Distritales, que busca a través de un modelo de salud urbana afectar los determinantes de salud que impactan a la mayor parte de la población residente en Bogotá D.C y reducir los diferenciales e inequidades de salud presentes entre grupos, y localidades bajo un enfoque de gestión del riesgo en salud.

A continuación, se presenta el esquema del nuevo modelo de atención en salud para Bogotá (Ilustración 7).

Ilustración 7. Nuevo modelo de atención en salud para Bogotá



Fuente: Programa de Gobierno "Recuperemos Bogotá D.C. "Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos".

Como puede observarse en la figura anterior, el manejo de: urgencias, hospitalización y atención programada del nuevo modelo de atención en salud de Bogotá, hace parte del componente de Atención Terciaria para personas enfermas.

El Distrito cuenta con los Centros de Atención Prioritaria en Salud – CAPS, los cuales, entre otros atienden urgencias médicas que es el componente a tener en consideración en la política 24 horas, pues en horarios nocturnos las dinámicas urbanas asociadas a salud se centran principalmente en el manejo de urgencias.

La siguiente ilustración muestra la distribución de los CAPS en la ciudad, en total 20, los cuales complementan la red de hospitales públicos y clínicas privadas del Distrito, que también prestan el servicio de urgencias.

Ilustración 8 Ubicación de los CAPS en Bogotá

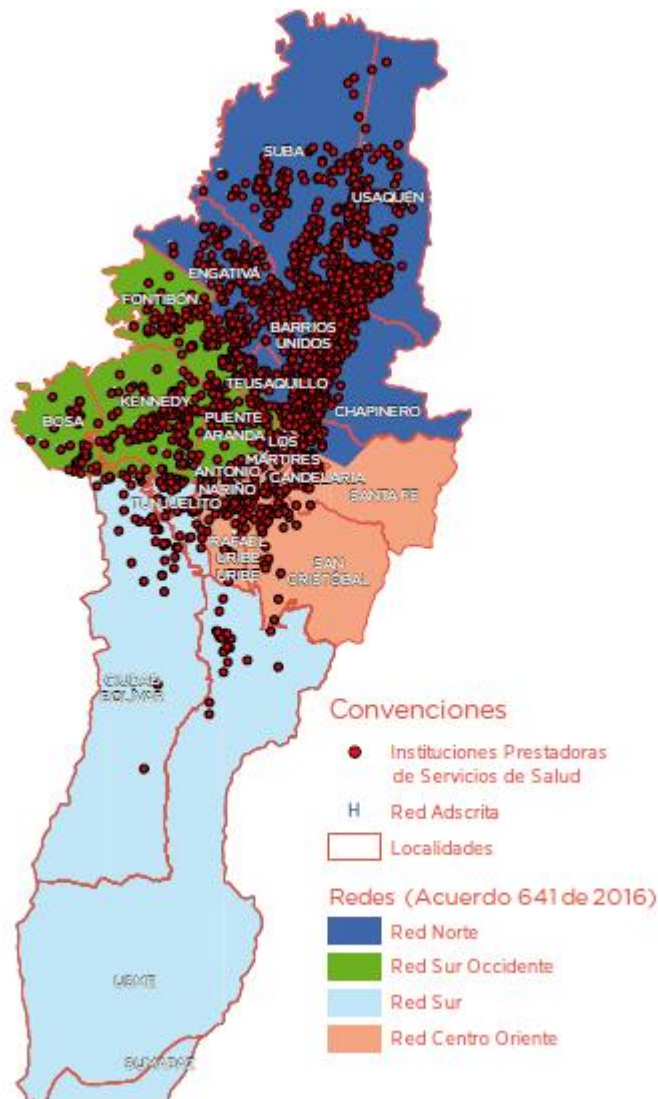


Fuente: Secretaría Distrital de Salud, 2018

La estrategia de Bogotá 24 horas deberá integrar las áreas de localización de estos equipamientos (CAPS, hospitales y clínicas) como zonas de oportunidad para la dinamización de actividades complementarias a estos servicios.

En el Mapa 25, se observa la distribución del total de las IPS del Distrito, según cada una de las subredes. En total en Bogotá existe un total de 393 equipamientos asociados a la prestación de servicios de salud (SDP, 2017), de los cuales el 51,14% corresponde a equipamientos públicos.

Mapa 25 Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud Públicas y Privadas de Bogotá



Fuente: Secretaría Distrital de Salud. 2016

Las Subredes Integradas de Servicios de Salud E.S.E., en su autonomía administrativa y financiera, están organizando la oferta de servicios de salud, a partir de un análisis minucioso de la situación actual de la población objeto, seguimiento a indicadores de productividad, porcentajes ocupacionales y eficiencia de las Unidades de Servicios de Salud existentes, además de los horarios de prestación, acceso, capacidad instalada física, talento humano y dotación. Lo anterior, para dar respuesta a las necesidades de la población del sector mediante la provisión de una atención integral y un portafolio integrado de servicios que permita mejorar la accesibilidad, calidad, oportunidad, continuidad y seguridad en la prestación de servicios de salud en las diferentes complejidades de atención, de tal manera, que permita materializar las premisas del Modelo de Atención Integral en Salud como son:

1. Calidad y continuidad en la Prestación de Servicios
2. Atención Primaria en Salud – Resolutividad, manteniendo los beneficios contenidos en los planes individuales y colectivos
3. Implementación y fortalecimiento de los CAPS y UMHES

4. Optimización de la capacidad instalada
5. Centralización de servicios de salud de acuerdo a las necesidades de la población.
6. Operación en Redes integradas de Servicios de Salud, que permitan reducir las barreras de acceso a servicios de salud.
7. Implementación de Rutas Integrales de Atención en Salud priorizadas.

Para el año 2017 la atención de la red de salud, prestó alrededor de 897.961 atenciones, de las cuales se evidencia que cerca del 10,15% corresponden a servicio de urgencias, sin embargo es imposible hacer la separación, con la información disponible, de cuántas de estas atenciones fueron realizadas en la jornada nocturna (entre 18:00 y 06:00) el resumen de atenciones se muestra en la Tabla 30.

Tabla 30 Número de atenciones pertenecientes a la Red Adscrita - Nuevo modelo de salud.

Red	prestador_nombre	Tipo de Atención	2017	Total general	
Adscrita	Subred Integrada De Servicios De Salud Centro Oriente E.S.E	Consultas	42.493	42.493	
		Hospitalizaciones	6.146	6.146	
		Procedimientos	205.879	205.879	
		Urgencias	19.418	19.418	
	Total Subred Integrada De Servicios De Salud Centro Oriente E.S.E			273.936	273.936
	Subred Integrada De Servicios De Salud Norte E.S.E	Consultas	26.069	26.069	
		Hospitalizaciones	5.109	5.109	
		Procedimientos	128.070	128.070	
		Urgencias	25.569	25.569	
	Total Subred Integrada De Servicios De Salud Norte E.S.E			184.817	184.817
	Subred Integrada De Servicios De Salud Sur E.S.E.	Consultas	33.039	33.039	
		Hospitalizaciones	5.342	5.342	
		Procedimientos	150.756	150.756	
		Urgencias	22.140	22.140	
	Total Subred Integrada De Servicios De Salud Sur E.S.E.			211.277	211.277
	Subred Integrada De Servicios De Salud Sur Occidente E.S.E	Consultas	42.785	42.785	
		Hospitalizaciones	5.118	5.118	
		Procedimientos	155.978	155.978	
		Urgencias	24.050	24.050	
	Total Subred Integrada De Servicios De Salud Sur Occidente E.S.E			227.931	227.931
Total Adscrita			897.961	897.961	
Total general			897.961	897.961	

Fuente: Base de datos RIPS Ministerio de Salud 2009-2018, población contributiva y subsidiada

7.3.2 Iluminación y espacio público

La operación del servicio de alumbrado público hoy en día es ejecutada por parte de ENEL-Codensa, mientras que la UAESP como garante del servicio realiza una interventoría permanente al servicio tanto en horario diurno como nocturno. En el año 2014 la UAESP estructuró “el proyecto de modernización del Alumbrado Público de Bogotá con el ánimo de incorporar la tecnología LED y Halogenuros metálicos con quemador cerámico (CMH) en las luminarias del Sistema. Este proyecto de modernización tiene por objeto mejorar las condiciones de iluminación, mejorando la percepción de seguridad a los ciudadanos, respetando el entorno urbano, contribuyendo

con el uso racional y eficiente de la energía y mejorando la calidad de vida de todos los habitantes de Bogotá de forma equitativa” ³³.

Los principales criterios que se tuvieron en cuenta en la formulación del proyecto fueron los reportes de fallas por localidad y la evolución de la vida útil de los activos de alumbrado público de la ciudad. La ejecución del proyecto de modernización arroja a 2018 un total de 51.492 luminarias modernizadas y un total de 115.540 faltantes. Las localidades de Antonio Nariño y Rafael Uribe con un 97% y 92% de modernización respectivamente, presentan los mayores avances en el programa. Le siguen las localidades de Kennedy (55%), Fontibón (31%), Bosa (11%) y Puente Aranda (15%).

Dentro del plan anual de la prestación del servicio de alumbrado público, adicional al componente de modernización se encuentra el componente de investigación y desarrollo en el cual es posible implementar proyectos piloto y adelantar programas estratégicos. Este espacio es prioritario para el presente estudio en la medida que los avances en modernización del sistema si bien son necesarios, deben ser complementados por programas de iluminación que respondan a las necesidades particulares de cada área estratégica, especialmente en lo relacionado con el espacio público y su uso en la noche.

Sin embargo, la comprensión de la iluminación como componente estructural en el mejoramiento del entorno urbano nocturno y específicamente del espacio público, debe articularse a la visión general del tema en la ciudad. Esfuerzos adelantados en Medellín como el esbozo de un plan maestro de iluminación (2014) y el encuentro internacional de diseño de iluminación (septiembre de 2018), son referentes que pueden ser tomados en cuenta en el contexto de Bogotá. Así mismo, aproximaciones locales como el Taller de Iluminación en el Espacio Público “imaginemos la noche”, desarrollado en el centro histórico de Bogotá (realizado en el 2016) y el proyecto de investigación “Smart Everyday Nighttime Design”, desarrollado en el barrio de Getsemaní en Cartagena por el equipo de iluminación Arup junto a Leni Schwendinger, permiten identificar estrategias particulares para intervenir áreas específicas de la ciudad.

Bogotá como ciudad de intensa vida nocturna, debe pensarse desde el día y desde la noche, de tal forma que le permita a las personas encontrarse y desplazarse de una forma agradable y segura tanto en el día como en la noche. Esto requiere pensar y reflexionar sobre las implicaciones en el diseño y amoblamiento del espacio público tanto de día como de noche; identificar las necesidades particulares del espacio público en la noche y focalizar las intervenciones de acuerdo con los lugares estratégicos para la vida nocturna. Ésta no sólo requiere del aporte interdisciplinario de todo tipo de profesionales sino también de los ciudadanos. Pensar en la Bogotá 24 horas requiere de una aproximación multidimensional e interinstitucional.

El artículo 13 del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, decreto 190 de 2004, retomando lo establecido en el decreto 469 de 2003, define la política para la recuperación y manejo del espacio público, dentro de la cual señala la necesidad de ofrecer “lugares de convivencia y ejercicio de la democracia ciudadana y de desarrollo

³³http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/1045_228_unidad_administrativa_especial_de_servicios_publicos.pdf.

cultural, recreativo y comunitario”. Pensar el espacio público desde esta perspectiva implica necesariamente abordarlo de forma diferente para el día y la noche.

Si bien el Plan Maestro de Espacio Público (Decreto 215 de 2005), no considera explícitamente el análisis y requerimientos del espacio público en la noche, si plantea dentro de sus estrategias programas en los que sería indispensable considerar la noche para lograr un enfoque acertado e integral del mismo.

La incorporación de la noche en la comprensión del espacio público exige un análisis del comportamiento de ciertos lugares en las 24 horas del día, con el objetivo de reconocer la temporalidad que exigen de acuerdo con las actividades que en cada zona se desarrollen. La condición de receptor que tiene el espacio público, en cuanto se convierte en el escenario de intervenciones de distinto orden, debe convertirlo en el eje estructurador de programas para la adecuación del entorno urbano ante una futura implementación de programas que incentiven la actividad nocturna.

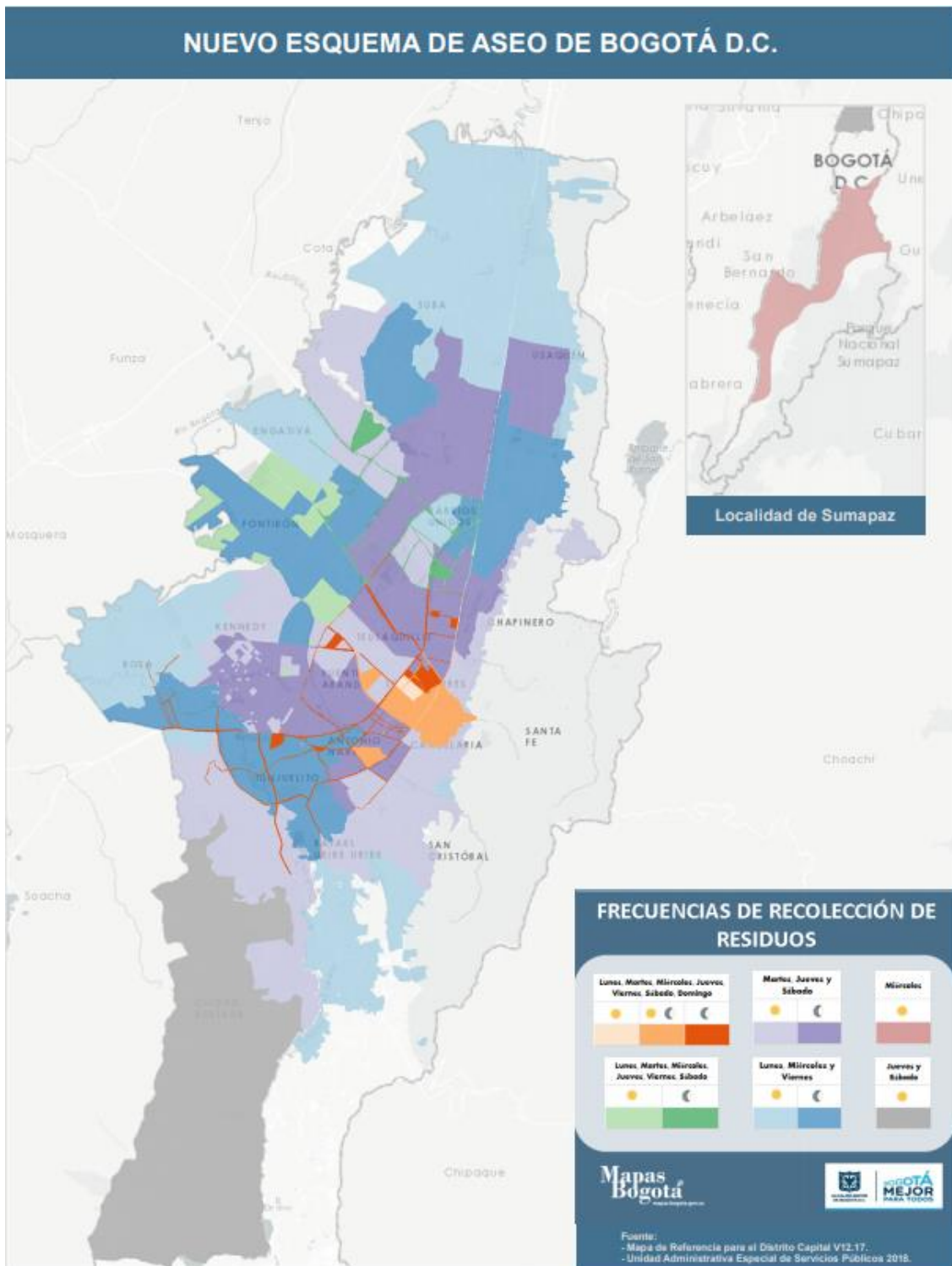
Otro aspecto que resulta vital, es la articulación de los actores relacionados con el componente de iluminación, planeación y espacio público en la ciudad. La convergencia del sector público (entidades gubernamentales e instituciones académicas), el sector privado encargado de la operación del sistema de alumbrado, espacio público, especialistas en diseño de iluminación, empresas interesadas en el desarrollo económico de actividades nocturnas y la comunidad involucrada, permitiría establecer espacios de trabajo mancomunado que generarían propuestas más eficientes en el manejo e intervención del espacio público y su iluminación para la noche. La identificación de áreas estratégicas producto del presente estudio es un paso fundamental para identificar sectores a priorizar e iniciar el proceso de articulación.

7.3.3 Servicio público de aseo

Dentro de la estructura de soporte urbano se destaca el componente de aseo; reconocer la relación de la noche con la prestación de servicios públicos es relevante producto de su relación directa con las condiciones en términos cualitativos de la noche urbana.

La prestación de los servicios de recolección de residuos, barrido y limpieza, hoy en día se encuentra bajo la operación de 5 prestadores y supervisión de la UAESP, cubriendo el 100% del área urbana. Su relación con la actividad nocturna está dada por la prestación del servicio nocturno en un amplio sector de la ciudad, tal y como es visible en la Ilustración 9 que explica las frecuencias de recolección del nuevo esquema de aseo de Bogotá D.C. Si bien la mayoría del área urbana tiene un periodo de recolección que varía entre el día y la noche tres días a la semana, sectores como el centro histórico, Mártires, algunas zonas de Fontibón y el aeropuerto tienen una mayor intensidad en los días en los que se presta el servicio. Mártires es la zona con mayor presencia del servicio, recibiendo de lunes a domingo servicio en la mañana, tarde y noche.

Ilustración 9 Frecuencias de recolección de residuos. Nuevo Esquema de aseo de Bogotá.



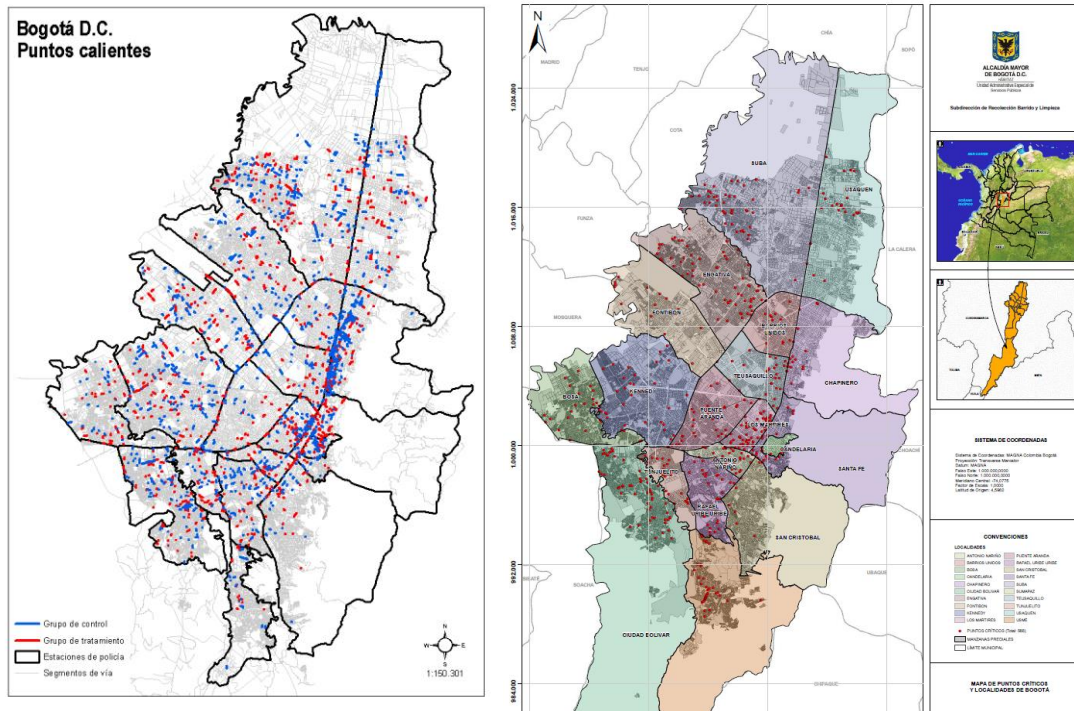
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2018

Según cifras del documento técnico de soporte del Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS, 2016), la producción per cápita de residuos en Bogotá corresponde a 0,8 Kg/día. En total se registran 2'506.945 usuarios entre residenciales, grandes productores, pequeños productores y Multiusuarios. Del total se destacan los usuarios residenciales (estrato 1, 2, 3 y 4) con 1'637.784 registros (65,3%), pequeños productores comerciales aforados con 173.212 registros (7%) y pequeños productores comerciales

sin aforo (4,7%). El peso de los registros de productores comerciales responde a la existencia de una gran cantidad de establecimientos comerciales que a su vez exigen una activa presencia de operarios de limpieza. Las aglomeraciones de establecimientos comerciales que concentran actividad nocturna de la ciudad tienen hoy día mayor presencia de operaciones de recolección, barrido y limpieza.

Una conclusión importante respecto del mejoramiento integral del espacio urbano y especialmente de los servicios que se prestan en la noche para la ciudadanía, es que se requiere del fortalecimiento de vínculos interinstitucionales que permitan la coordinación de operaciones en áreas estratégicas para la noche. Un ejemplo sería la coordinación en puntos críticos identificados por la UAESP y los puntos calientes identificados por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Este ejercicio podría generar coincidencias y orientar estrategias de intervención más apropiadas, con mayor capacidad de acción y mejores resultados (Mapa 26).

Mapa 26 Puntos Calientes a 2016 y Puntos críticos a 2016.



Fuente: DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DEL PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS PARA BOGOTÁ D.C. e informe de Intervención en puntos calientes de crimen en Bogotá D.C., 2018

7.3.4 Educación para la noche

La educación nocturna es un componente fundamental en la ciudad de Bogotá, ya que es el espacio en donde se desarrollan diferentes actividades académicas que, a su vez, demandan y consumen gran diversidad de servicios, componiendo así un encadenamiento bastante extenso que debe ser analizado con el fin de entender el comportamiento y proveer las externalidades.

En la ciudad capital se encuentran matriculados el 32% del total de estudiantes en educación superior, en Antioquia el 13,8%, en el Valle del Cauca 7,5%, en Atlántico el 5,8% y en Santander el 5,4%, sumando entre Bogotá y estos 4 departamentos el 64,6% de los matriculados frente al 35,4% restante en los demás departamentos según cifras del 2015, lo cual resalta la importancia de la oferta educativa en la capital del país.

La educación en jornada nocturna en Bogotá presenta dos grandes componentes, el primero es la educación secundaria en colegios oficiales, que cuenta con 52 instituciones educativas, distribuidas en 18 localidades de la ciudad, principalmente en las localidades de Engativá (6), Ciudad Bolívar (5) y Rafael Uribe Uribe (5). Estos centros educativos emplean un total de 360 maestros para la jornada nocturna. Este esquema constituye una estrategia innovadora de modelos de educación flexible, los cuales permiten proveer educación a poblaciones diversas y/o vulnerables que por sus condiciones no han podido acceder a la oferta educativa tradicional. Para tal fin se dispone, desde el año 2016, además del uso de las instalaciones de colegios oficiales, casas de la cultura, centros de desarrollo comunitario y bibliotecas, en otros, permitiendo la vinculación de 8 mil estudiantes a metodologías flexibles y estrategias semiescolarizadas.

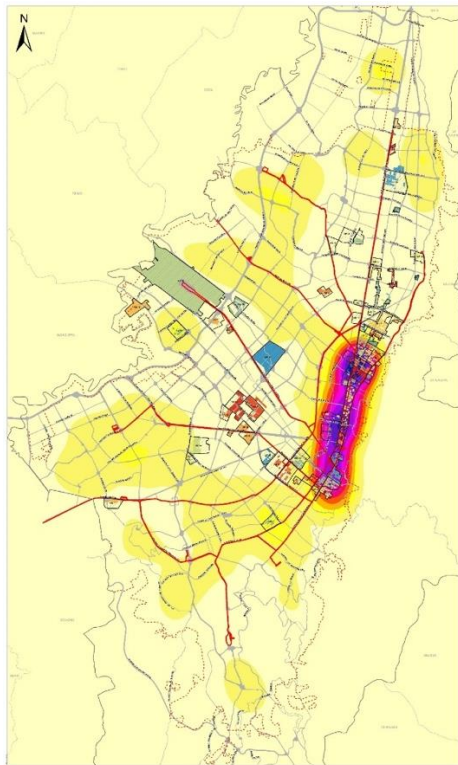
El segundo componente es la educación superior, que es el componente más importante para la noche. El Ministerio de Educación Nacional tiene una estrategia denominada “En la noche estudio” en modalidad de pregrado, con la cual se busca facilitar el acceso a educación superior a quienes no pueden estudiar en la jornada diurna. La misma, busca ampliar la oferta nocturna a nivel nacional manteniendo la calidad de los programas impartidos durante la mañana. Para el caso de Bogotá se vinculan a esta estrategia la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, con sus programas en Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en inglés, Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en Ciencias Sociales y Licenciatura en Biología; y La Universidad Militar Nueva Granada con Ingeniería Ambiental, Trabajo Social, Comunicación Social, Comercio Internacional y Técnico en Obras Civiles.

Para fines del presente estudio se hará énfasis en la participación de aquellos programas que son, mayoritariamente, dictados en jornada nocturna, siendo estos los de modalidad presencial y de estudios de posgrado (Especialización, Maestría y Doctorado). Según cifras del Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES), en la capital se cuenta con 66 Instituciones de Educación Superior (IES) (15 de ellas del sector oficial) en las cuales se inscribieron en el año 2017, para los programas descritos, un total de 77.935 aspirantes, de los cuales fueron admitidos el 63%. La planta de docentes para estos programas es cercana a los 98.133 docentes, los cuales no trabajan de forma exclusiva en la jornada nocturna.

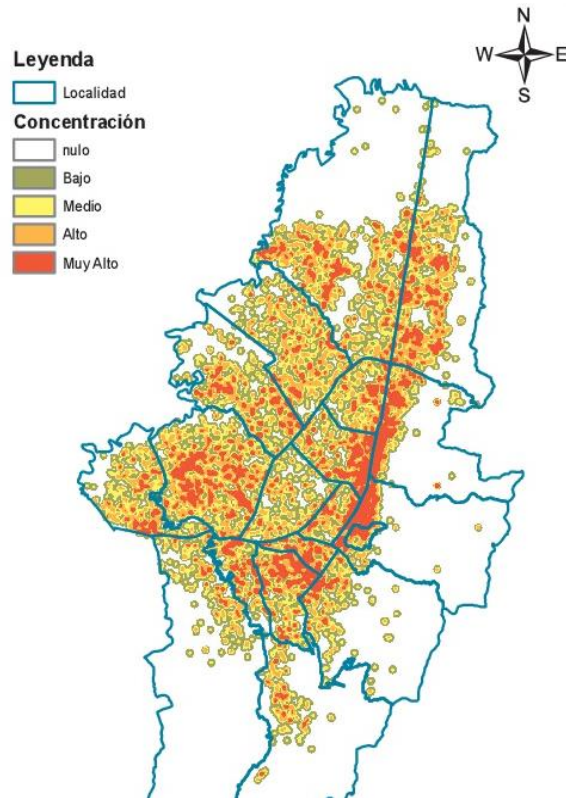
Del total de los establecimientos educativos, 195 corresponden a equipamientos de educación superior. El Mapa 27 muestra la densidad de equipamientos educativos en el área urbana del distrito (2.365) y su relación con los hurtos en la noche. Como puede observarse, se evidencia una amplia densificación en la zona comprendida entre la carrera Séptima y la Caracas, entre las calles 13 y 80. Este corredor, en cuanto a transporte, se alimenta principalmente por Transmilenio (troncal Caracas) y en segunda instancia por las troncales Américas, Calle 80 y Calle 26 y por buses mixtos en la carrera séptima (Mapa 27).

Mapa 27 Densidad de equipamientos educativos vs Hurto a Personas en la noche.

Densidad de Equipamientos en Bogotá



Hurto a personas en la noche

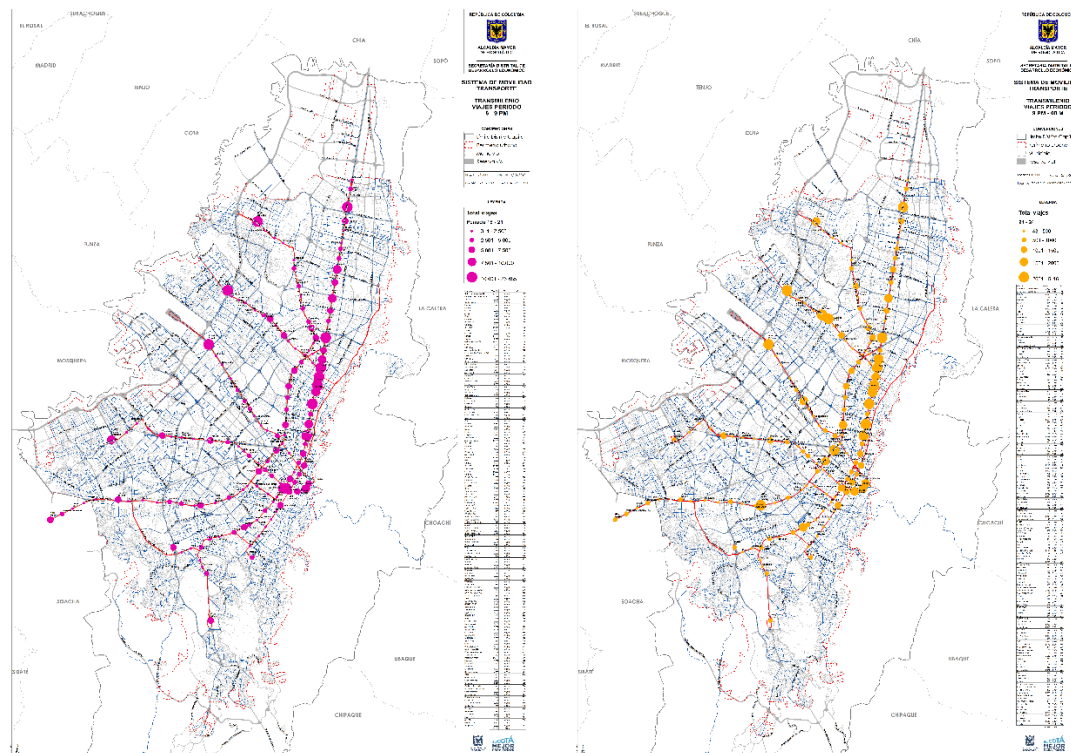


Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría de Seguridad y convivencia ciudadana, 2018

Con respecto a la relación de la densidad de equipamientos y el hurto nocturno, se observa que hay una coincidencia de las zonas con más hurto nocturno y las zonas de mayor densidad de establecimientos educativos. Esta relación deberá tenerse en cuenta dentro de la estrategia Bogotá 24 horas, con el fin de proveer la seguridad para el desarrollo adecuado de la actividad académica nocturna.

Otra variable que debe considerarse frente al componente educativo es la movilidad. Como se observa en el Mapa 28 de las validaciones de Transmilenio para las franjas horarias de 18 a 21 horas y de 21 a 24 horas, hay una coincidencia de las mayores validaciones con las zonas de mayor aglomeración de establecimientos educativos. No obstante, es importante tener en consideración que el polígono de mayores densidades de establecimientos educativos, coincide con zonas de concentración de actividades comerciales. También es importante resaltar que, para ambas franjas, el principal motivo de viaje según la encuesta de movilidad es el retorno a casa (Mapa 28).

Mapa 28 Validaciones TM en horario 18:00 a 21:00 y 21:00 a 24:00



Fuente. Transmilenio, 2018

7.3.5 Recreación y Deporte.

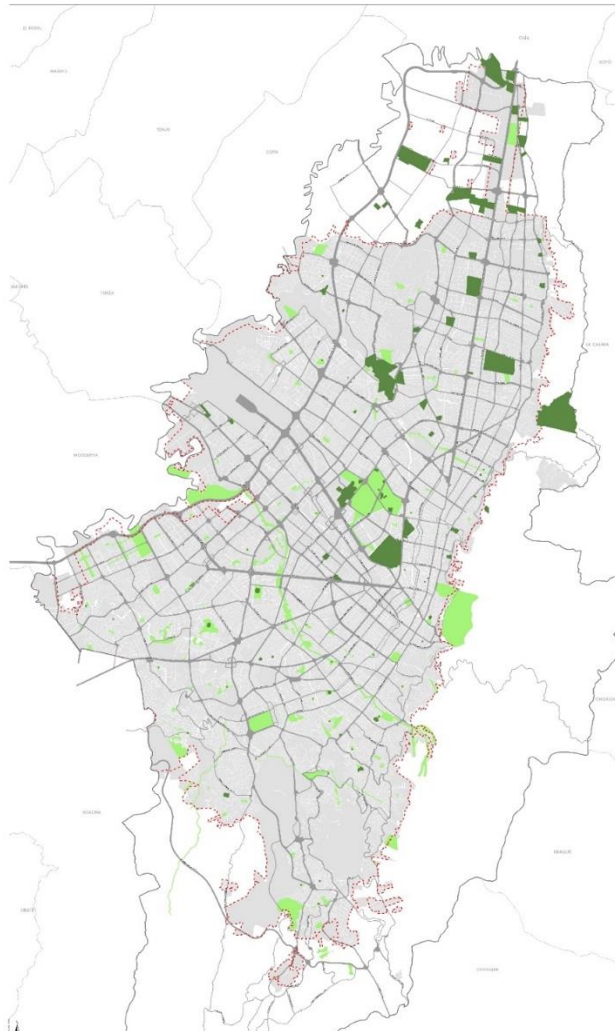
El Instituto Distrital de Recreación y Deporte es la institución encargada de liderar los procesos deportivos de la ciudad haciendo uso, gestión y aprovechamiento de los principales escenarios de la capital: Parque Simón Bolívar, Estadio Nemesio Camacho El Campín, Estadio El Campincito, Unidad Deportiva El Salitre UDS, Complejo Acuático Simón Bolívar, Coliseo de Squash, Palacio de los Deportes, Escenarios Dunt en Bogotá, Parque de los Niños, Sendero de Monserrate administrado por el IDR, Gimnasios al aire libre en Bogotá, Paraderos para libros en parques, Piscinas ubicadas en parques distritales, Piscinas comunitarias, entre otros.

Para la implementación de actividades de recreación y deporte en la noche de la capital se han realizado diferentes actividades culturales temporales tales como: ciclovia nocturna, novenas navideñas, jornadas de observación por telescopios en el Planetario de Bogotá, caminatas nocturnas por el Humedal Córdoba, apertura del Jardín Botánico en horario nocturno, entre otros. (Alcaldía de Bogotá, 2018). Estas actividades si bien han resultado en una apropiación de los escenarios recreativos, también han representado grandes desafíos como la seguridad de la ciudadanía y el manejo de transporte urbano, dada la necesidad de desvío de rutas de transporte público y del transporte particular para no afectar las actividades culturales nocturnas de la ciudad, así como para garantizar el acceso al transporte para dichas actividades.

Para el manejo de la seguridad se han puesto a cargo agentes de policía y gestores de convivencia. Sin embargo, el problema de movilidad no ha tenido una solución eficaz que permita el pleno disfrute de la agenda cultural nocturna de la ciudad. En el Mapa 29 se puede evidenciar que los equipamientos se encuentran distribuidos en toda la ciudad, resaltando la cercanía del Simón Bolívar, Parque Recreativo El Salitre y el Complejo Acuático Simón Bolívar. Así mismo, es fundamental resaltar la red de ciclorrutas con la que cuenta la ciudad capital (120km de extensión).

Dado el potencial de uso y disfrute de estos espacios en horario nocturno y sus implicaciones en cuanto oportunidades para la generación de ingresos, es importante llamar la atención respecto a la importancia del diseño de estrategias integradas que permitan mejorar las condiciones actuales para la participación de los ciudadanos en estas actividades, entre las cuales se encuentran la movilidad, el transporte, la seguridad, la iluminación y el diseño del espacio público.

Mapa 29 Equipamientos Deportivos y Recreativos



Fuente: Elaboración Propia con información Secretaría de Planeación, 2018

8. Sectores Promisorios de la Economía Nocturna

El carácter cosmopolita de Bogotá, marca particularidades en cuanto a las dinámicas de la economía nocturna, que se asemejan a las dinámicas de las grandes ciudades del mundo. A continuación se analiza el comportamiento de los sectores cultural, de logística y abastecimiento, de rumba y de turismo en Bogotá, que agrupan las actividades de mayor dinamismo en la noche, y se identifican temas sensibles para la incorporación en la formulación de la política de “Bogotá 24 horas”.

8.1. La vida cultural en la noche Bogotana

La cultura, entendida como el conjunto de expresiones artísticas, musicales, literarias e intelectuales que permiten generar un mejoramiento en la calidad de vida de la población capitalina y son motor del desarrollo, se viene perfilando como un pilar de proyectos productivos generadores de empleo y dinamizadores de diferentes renglones económicos a través del turismo, la producción artesanal, el fortalecimiento de la economía naranja y el ocio.

La cultura se convierte en la principal encargada de atraer nuevo capital, fortaleciendo la economía de la noche, además de fortalecer la identidad ciudadana y el sentido de pertenencia a la ciudad. La estrategia Bogotá 24 horas, se debe por lo tanto alinear con la Política Pública de Economía Cultural y Creativa, y con el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en el cual se prioriza el desarrollo de la economía naranja. Esta última comprende sectores relacionados con la creación, producción y comercialización de bienes y servicios basados en contenidos intangibles de carácter cultural y creativo que en muchos casos pueden protegerse por los derechos de propiedad intelectual (Gobierno Colombia; DNP, 2018), y la protección y promoción de nuestra cultura. En el PND se enmarcan las siguientes actividades como aquellas correspondientes a la economía naranja (Ilustración 10):

Ilustración 10 Actividades de la Economía naranja.



Fuente: Elaboración de DNP a partir de MinCultura, 2018.

La Política Distrital de la Economía Cultural y Creativa, busca incentivar el desarrollo social, cultural y económico por medio de la creación de sitios dinámicos alrededor de antiguas zonas industriales, empleando como herramienta la renovación urbana y la promoción e incentivos a la economía naranja, dinamizando espacios sub-utilizados, mejorando la seguridad de los mismos y fortaleciendo los encadenamientos culturales y creativos.

Esta política se sustenta en el Acuerdo 709 del 26 de junio de 2018, por medio del cual se establecen lineamientos para el fomento, promoción, incentivo, y desarrollo de la economía naranja en el distrito. Dentro de los principios enunciados en el acuerdo se resaltan la integración, universalidad, corresponsabilidad y la articulación, haciendo hincapié en la importancia de la inclusión de la población, el sector privado y la transversalidad de las instituciones públicas.

Los lineamientos establecidos a través del Acuerdo, buscan posicionar y potenciar los emprendimientos culturales y las industrias creativas por medio del desarrollo de Distritos Creativos alrededor de la capital, fomentando su ejecución por medio de las alianzas público-privadas que permitan la adquisición, restauración y revitalización de bienes de importancia cultural y la atracción de nuevas inversiones privadas al sector cultural. Para conseguir tal activación se debe trabajar sobre 5 dimensiones: i) incentivos dirigidos a empresas, inversionistas, residentes y consumidores, ii) condiciones de movilidad o conectividad, iii) usos del suelo, iv) seguridad y v) asociaciones sectoriales.

Al trabajar sobre estas 5 dimensiones se busca asegurar que existan las condiciones para el desarrollo de la economía naranja en Bogotá, por medio de incentivos tributarios e instrumentos de financiación, así como de organización y suministro de espacios adecuados, concesiones para que privados administren espacios públicos y se potencie la oferta cultural. Se acompaña de un adecuado acceso al transporte público que permita su conexión con la ciudad y con la red, por medio de zonas gratuitas de Wifi,

contando con condiciones de seguridad que permitan el goce y disfrute de la oferta gastronómica y cultural, generando un entorno propicio, desarrollando estrategias de ampliación de mercado y fortaleciendo el clúster cultural de la ciudad.

Se plantea inicialmente establecer los 11 Distritos Creativos que se observan en Tabla 31 y que pueden ser de dos categorías, i) distritos inducidos y ii) distritos espontáneos. La primera categoría hace referencia a aquellos que serán creados para transformar espacios inutilizados, en nuevos motores de desarrollo económico, social y cultural. Se impulsarán procesos de renovación urbana y serán un mecanismo para la transformación física, la activación económica y la recuperación patrimonial. Y la segunda categoría son aquellos distritos que se han dado como resultado de aglomeraciones espontáneas de actividades económicas asociadas a la economía cultural y creativa.

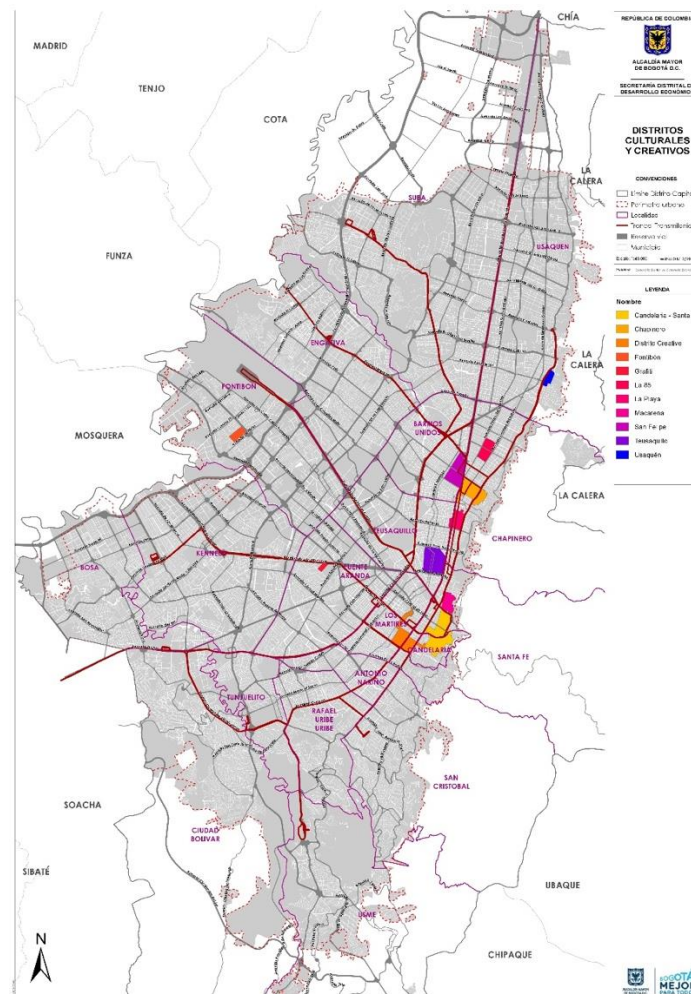
Dichos distritos se encuentran repartidos en la ciudad como se observa en el Mapa 30. Como se puede observar, los distritos generan un corredor cultural en la capital, perfilándolo como el polígono fundamental para la estrategia Bogotá 24 horas, considerando que tiene infraestructura vial propicia que puede ser aprovechada por medio de estrategias de extensión de horario. No obstante, es fundamental mejorar las condiciones de iluminación y seguridad, que permitan potenciar la oferta cultural por medio de estrategias de marketing de ciudad. (Tabla 31)

Tabla 31 Distritos creativos y sus categorías.

Nombre del Distrito Creativo	Categoría
Bronx D.C	Inducido
Fontibón	Inducido
Grafiti	Inducido
Usaquén	Espontáneo
La 85	Espontáneo
Chapinero	Espontáneo
La Playa	Espontáneo
Macarena	Espontáneo
Candelaria/Santa Fe	Espontáneo
San Felipe	Espontáneo
Teusaquillo	Espontáneo

Fuente: Elaboración Propia con información de SCRD, 2018

Mapa 30 Distritos Creativos



Fuente: Autores, con información de la SDCRD, 2018

8.1.1 Importancia Económica de la cultura

De acuerdo con el Ministerio de Cultura, en 2017 el valor agregado del sector cultural a nivel nacional alcanzó los \$8.85 billones de pesos, resultado de un crecimiento promedio del campo cultural de 5,5% entre el 2005 y el 2017 (Ministerio de Cultura de Colombia, 2018). Se espera que, una vez entre en vigencia la Política Distrital de la Economía Cultural y Creativa estos indicadores crezcan por medio de la atracción de nuevos capitales inversores y de consumo, aumentando los 4 billones que representa el consumo cultural actual de la capital, correspondientes al 2,2% del PIB de la ciudad; y que según estimaciones de la Secretaría de Desarrollo Económico, este porcentaje crecerá, una vez finalizada la medición de la Cuenta Satélite de Cultura para Bogotá, hasta alcanzar el 3%.

Para evaluar el comportamiento económico del sector cultural en Colombia, y particularmente en Bogotá, se hizo uso de la Cuenta Satélite de Cultura, un sistema de información continuo, confiable y comparable que se centra en las actividades culturales, creativas y patrimoniales, permitiendo evaluar el aporte del sector cultural en

valor agregado, generación de ingresos, oferta laboral, gasto e inversión, entre otros. Al realizar el análisis de la información disponible de la CSCB se pudo evidenciar un notable crecimiento en el componente cultural entre los años 2010-2017, principalmente en el sector musical y de audiovisuales, potenciado principalmente, desde el estado, por medio de la ley 1493 de 2011 o más conocida como la Ley del Espectáculo público.

Con la adopción de la nueva ley se potenció el desarrollo de espectáculos al crear un marco normativo específico para el sector, se disminuyeron las cargas tributarias, se simplificaron trámites y se ideó un sistema de recaudo que permitió potenciar la infraestructura para eventos culturales, el cual ya superó los \$104 mil millones. Los colombianos que han asistido a espectáculos de las artes escénicas en los últimos 6 años han contribuido al mejoramiento de 127 escenarios de 32 municipios y 16 departamentos del país por medio del ciclo que se muestra a continuación (Ilustración 11).

Ilustración 11 Círculo virtuoso de la Ley de Espectáculo.



Fuente: Ministerio de Cultura Nacional. 2018

Dentro de los beneficios que trajo consigo esta ley se encuentran la reducción tributaria específica a la boletería, el IVA a servicios artísticos tales como la contratación de artistas, diseño escenográfico, maquillaje y vestuario; así como reducción de 33% a 8% en la retención en la fuente para extranjeros que presten servicios artísticos en espectáculos públicos. Además, se redujeron los trámites y requisitos necesarios, se facilitan y regulan las condiciones para el préstamo de parques, estadios y escenarios deportivos y se instauró la Ventanilla única en capitales de departamentos.

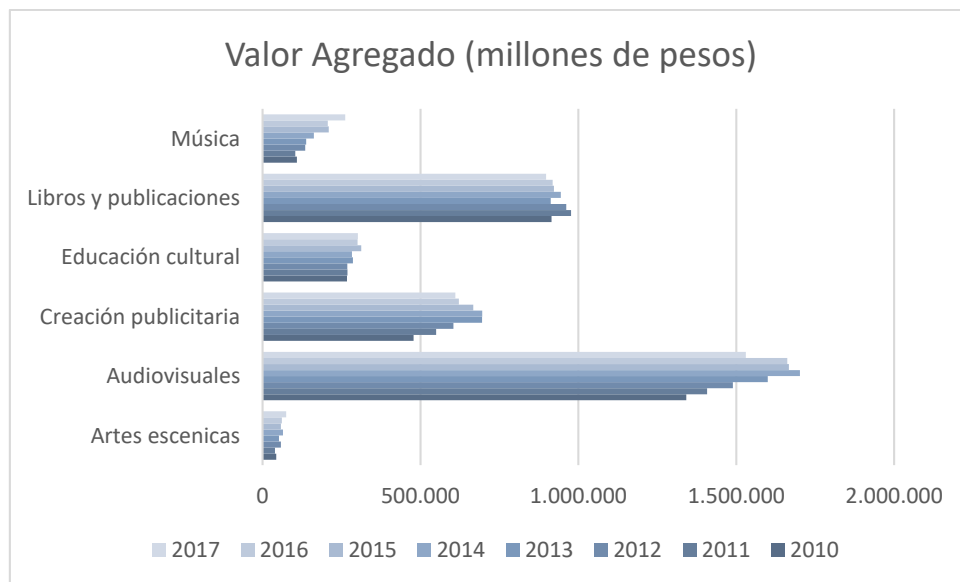
Como consecuencia de esta ley y otras iniciativas se pudo ver, según datos de la Cuenta Satélite de Cultura para Bogotá del año 2017 que:

- El valor agregado del segmento audiovisual creció 14% de 2010 a 2017, generando 1,68 billones de pesos de valor agregado en 2017 frente a los 1,28 billones de pesos del año de referencia (2010), del segmento audiovisual, la TV abierta es la actividad que generó el mayor valor agregado con más de 603 mil millones de pesos, seguidos de la radiodifusión con 400 mil millones de pesos.

- En cuanto a las empresas dedicadas a la grabación de sonido y edición de música, el valor agregado de las mismas ascendió a 64.442 millones de pesos en 2017, frente a 30.236 millones de pesos registrados en 2010, reportando un crecimiento cercano al 140,9%; y generando 300 mil millones de pesos en valor agregado
- El valor agregado de las empresas dedicadas a las artes escénicas ascendió a 85 mil millones de pesos en 2017, mientras que en el año 2010 fue de 32.900 millones de pesos, un crecimiento del 73,9% entre los dos años; obteniendo además una inversión en espacios para las artes escénicas en Bogotá de 29.640 millones de pesos, producto de la ley de espectáculos entre 2013 y 2017.
- Para el segmento de libros y publicaciones, si bien el valor agregado decreció 1,9% entre el 2010 y 2017, los ingresos de las editoras de libros superaron los 664 mil millones de pesos en el 2017, mientras que en el 2010 fueron de 528 mil millones de pesos; teniendo en cuenta que la pauta publicitaria representa el 37% de los ingresos a las empresas editoras de diarios, revistas y publicaciones periódicas en el 2017.
- Las empresas de creación publicitaria, otro segmento evaluado en la cuenta satélite, presentaron un crecimiento anual, en promedio del 3,9% desde el año 2010 hasta el 2017, generando 689.293 millones de pesos de valor agregado, superando ampliamente los 410.469 millones de pesos generados en el 2010.

La Cuenta Satélite de Cultura para Bogotá permite visualizar que existe un potencial de crecimiento para los sectores asociados a economía cultural y creativa en los próximos años si se continúa la tendencia de los últimos años (Gráfica 25).

Gráfica 25 Valor Agregado Sector Cultura.



Fuente. Elaboración propia con información de la CSCB, 2010-2017

8.1.2 Oferta cultural de la capital

El crecimiento del valor agregado se sustenta en la oferta, en términos de equipamientos, establecimientos para el ocio y eventos con los que cuenta la ciudad capital. Desde mediados del siglo XIX, surgieron en la capital los primeros “cafés” los cuales tomarían gran relevancia en el desarrollo cultural al convertirse en puntos de encuentro diferenciales a los existentes - chicherías, cantinas, licoreras y piqueteaderos - y promotores del conocimiento.

Estos puntos de encuentro cultural se convirtieron en las bases de un desarrollo intelectual bastante prominente en la ciudad, impulsado por el desarrollo de nueva infraestructura, nuevas políticas y un mundo globalizado que potencializaba el acceso al saber y a alcanzar las potencialidades de los habitantes capitalinos y sus visitantes.

Así, poco a poco la ciudad se fue consolidando como un centro de la cultura a nivel Latinoamericano, e incluso a nivel mundial. Hoy en día, la oferta cultural de la capital cuenta con alrededor de 20 bibliotecas públicas, 77 museos, 8 grandes escenarios de conciertos (Teatro Jorge Eliécer Gaitán / Auditorio León de Greiff / Teatro Mayor Julio Mario Santodomingo / Teatro Colón / Teatro Colsubsidio Roberto Arias Pérez / Teatro Cafam de Bellas Artes / Auditorio Fabio Lozano / Auditorio Mario Laserna), un total de 104 escenarios de música en vivo en donde se llevaron a cabo, en 2017, un total de 1.109 presentaciones en vivo (eventos pagos con boleta); un registro de 74 teatros ante la SDCRD que acogieron alrededor de 3.543 obras de teatro (con boleta), 7.144 locaciones históricas, 44 galerías de arte, 53 salas de cine, 39 festivales cinematográficos registrados, alrededor de 173 librerías, 12.348 bares, cerca de 34.300 establecimientos de oferta gastronómica registrados ante la Cámara de Comercio de Bogotá, 79 festivales (cinematográficos y musicales) y 69 centros comunitarios; entre las principales características de la oferta cultural capitalina. (ver Tabla 32).

Al realizar una comparación con ciudades como Buenos Aires, Londres y Sydney; es posible evidenciar que, si bien el componente cultural en la ciudad de Bogotá es bastante importante, aún es incipiente en muchos campos, razón por la cual es fundamental tener claridad de la situación actual para identificar la potencialidad de la oferta y la demanda cultural de la ciudad.

En componentes como el número de restaurantes por cada 100.000 habitantes (418,6), clubes nocturnos, discotecas y salas de baile (327) y el número de bares (12.348), se ve que la oferta en Bogotá es mayor; pero en bibliotecas públicas (20), teatros (74), galerías de arte (44) y librerías (173), entre otros, se evidencia que la diferencia respecto a estas capitales culturales es bastante significativa (la comparación puede observarse en la Tabla 32). Esta diferencia se sustenta en la demanda local de productos y servicios culturales, así como desde el tamaño de la población y recursos disponibles para este rubro - en donde vale la pena hacer hincapié, se ha incrementado para Bogotá, entre 2012 y 2018 en un 347,73%, pasando de 242.254 millones de pesos (2012) a 842.401 millones de pesos (2018) (Tabla 32).

Tabla 32 Indicadores oferta cultural.

INDICADOR	Bogotá	Buenos Aires	Londres	Sídney
Número de actuaciones musicales por año.	1.190	#N/A ³⁴	22.828	#N/A
Bibliotecas públicas	20	81	352	111
Museos	77	74	192	79
Grandes salas de conciertos	8	4	10	4
Número de salas de música en vivo	104	#N/A	1.056	432
Número de representaciones teatrales en todos los teatros por año.	3.543	4.247	32.032	8.826
Teatros	74	288	270	77
% de espacio público (parques y jardines)	5%	9%	33%	46%
Número de otros lugares patrimoniales	7.144	507	20.557	1
Sitios del Patrimonio Mundial de la UNESCO	0	1	4	3
Número de títulos de libros publicados en el país en un año.	17.940	28.966	173.000	19.971
Número de espectáculos de danza por año	307	#N/A	2.236	#N/A
Galerías de arte	44	200	478	170
Cinemas	53	79	163	56
Pantallas de Cine	275	162	911	377
Número de pantallas de cine por cada 100.000 habitantes	3	5	10	8
Número de películas extranjeras que se	258	246	368	113

³⁴ #N/A: No presenta información en World Cities Culture Forum

INDICADOR	Bogotá	Buenos Aires	Londres	Sídney
estrenaron en el país en un año.				
Festivales de cine	39	31	53	91
Librerías	173	690	360	258
Número de librerías por cada 100.000 habitantes	2	23	4	5
Número de bares	12.348	11.189	3.615	802
Número de bares por cada 100.000 habitantes.	153	367	40	17
Número de restaurantes	34.248	6.747	18.110	19.384
Fiestas y celebraciones	79	86	197	#N/A
% de la población en edad de trabajar que asiste a museos	22%	#N/A	61%	23%
Número de visitas a los 5 museos y galerías más visitados	1.490.703	2.383.282	25.960.648	4.241.512
Número de admisiones en todos los teatros por año	1.290.939	3.518.532	15.094.573	6.132.827
Número de entradas al cine por año.	21.181.741	11.367.478	40.642.000	24.065.444
Asistencia estimada a los principales festivales	2.750.599	600.000	1.500.000	2.330.000
Porcentaje total de la población que asiste a los principales festivales	34%	20%	17%	48%
Número de turistas internacionales por año.	1.772.564	2.355.498	19.828.000	3.800.000
Número de turistas internacionales por año como % de la población de la ciudad	22%	77%	220%	79%
Tamaño del área geográfica, km ²	1.636	200	1.572	12.368

INDICADOR	Bogotá	Buenos Aires	Londres	Sídney
Número total de habitantes	8.181.047	3.049.229	9.006.352	4.823.991
% de la población nacional total del país que vive en la ciudad	16%	7%	16%	19%
Población en edad de trabajar	5.111.400	1.728.382	595.974	3.103.962
Nivel de educación-% con nivel profesional o superior	21.5%	#N/A	56.0%	37.6%
Clubs nocturnos, discotecas y salas de baile	327	148	339	169
Número de bibliotecas públicas por cada 100.000 habitantes.	0,3	3	4	2
Número de restaurantes por cada 100.000 habitantes	418.6	221.3	201.1	400.4
Centros comunitarios	69	#N/A	234	#N/A

Fuente: Elaboración propia con información de World Cities Culture Forum. 2018

Si bien, en algunos campos se ve una gran diferencia, es importante resaltar el trabajo realizado en la ciudad capital en el componente cultural, en cuanto a oferta e infraestructura, que alberga más de 20 eventos culturales asociados a la noche (IDARTES), y que ha permitido consolidar a la ciudad como un referente cultural a nivel mundial.

Es así como la ciudad, se ha consolidado al día de hoy como una de las capitales culturales del mundo gracias a sus diferentes reconocimientos a nivel nacional e internacional que dan cuenta de su alto potencial cultural: reconocimiento como capital Iberoamericana de cultura (Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas), como Ciudad Creativa de la Música (UNESCO), Capital Mundial del Libro (UNESCO), Ciudad Digital (ICA y Ahciet), inclusión entre las capitales culturales del mundo (WCCF), entre otros.

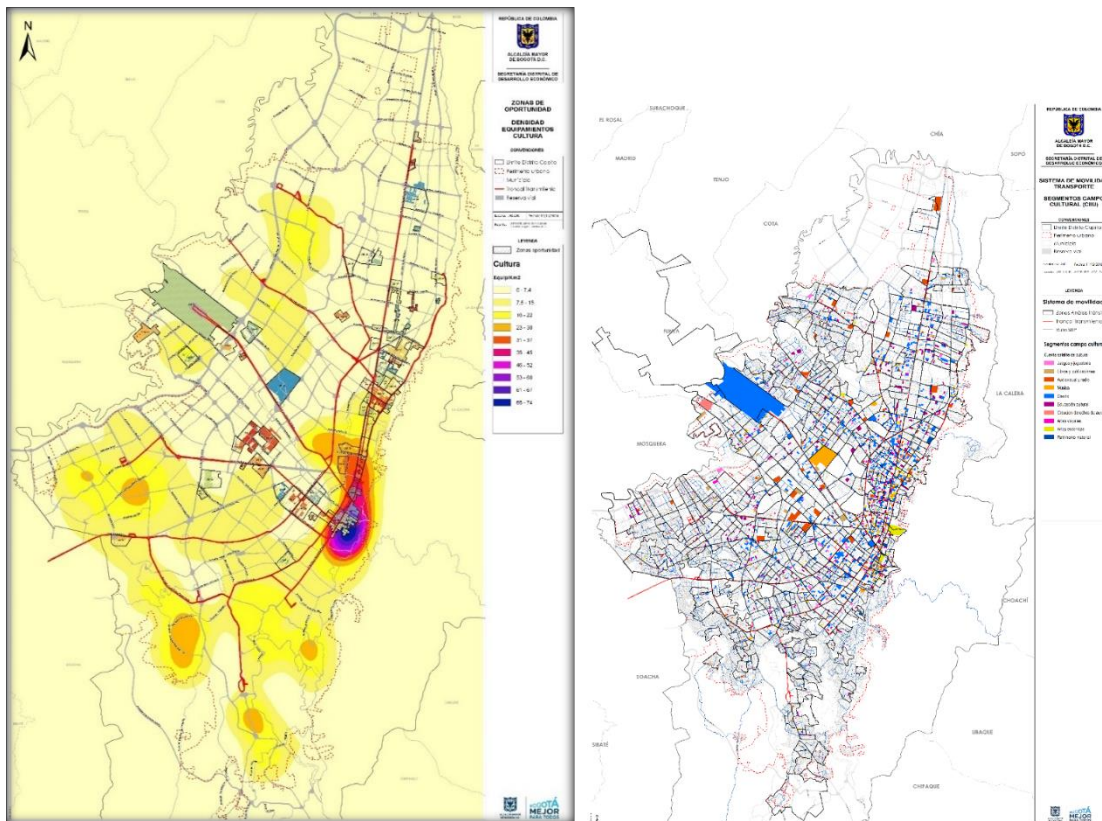
En cuanto al consumo de cultura en Colombia, de acuerdo con (UNESCO, 2009), una gran mayoría (78,9%) de los individuos de 12 a 25 años de edad participó en actividades culturales fuera del hogar, porcentaje que se ve reducido progresivamente con la edad; sólo el 33,3% de los individuos de 65 años o más participó en estas actividades. También pueden notarse variaciones significativas según el quintil de ingreso: la tasa de participación más alta se sitúa en el quintil más rico (89,2%), mientras que el segundo quintil más pobre observó la tasa más baja (57,5%), información que permite ver cierto grado de segregación en el consumo cultural, como se evidencia en el Mapa 31.

Si bien los equipamientos culturales se distribuyen alrededor de toda la ciudad, existe una fuerte aglomeración en las localidades de Santa Fe y la Candelaria, factor que es

imprescindible al momento de analizar la accesibilidad a los eventos culturales que allí se realizan, principalmente en horario nocturno, debido a la disponibilidad y facilidad de acceso, tanto al ingreso como a la salida, la seguridad, y los costos que estas implicarían para el consumidor de cultura.

Aunque la zona se encuentra en las cercanías de las líneas de Transmilenio y vías principales como la carrera 7a, la Av. Jiménez y la Av. de los Comuneros, el acceso a la oferta cultural, para los ingresos más bajos, se encuentra limitado por el acceso a transporte suficiente y eficiente, así como por el costo que pueda representar para la población. En consecuencia, es importante considerar una estrategia que permita más inclusión de la población con menores ingresos, desde dos perspectivas: la primera, proveer facilidades como transporte y disminución de costos para el acceso, y la segunda, desplazar la oferta cultural a las cercanías de la población.

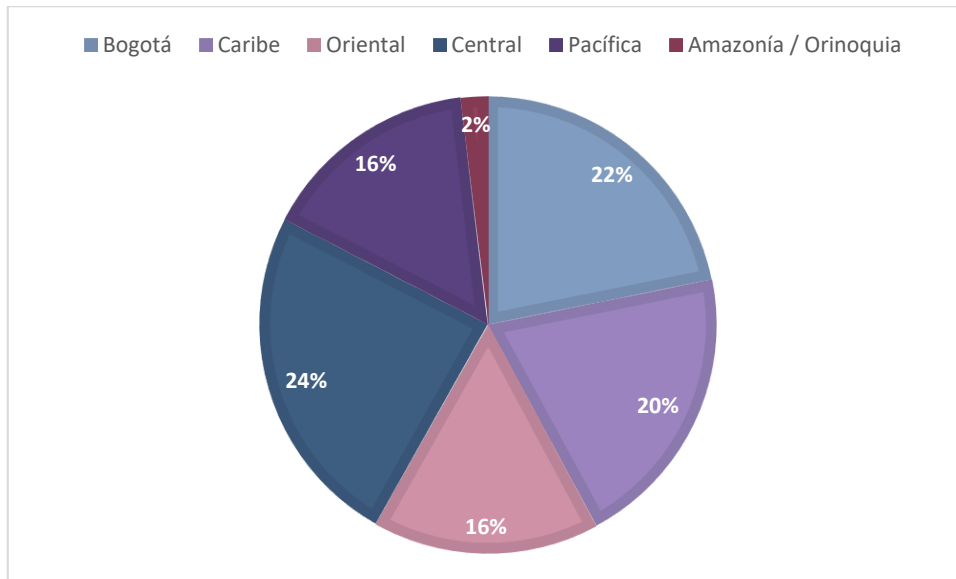
Mapa 31 Mapa de calor de equipamientos de uso cultural en Bogotá y su distribución por función



Fuente. Elaboración propia con información Secretaría de Planeación Distrital 2017

Al observar los indicadores de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, y la encuesta de consumo cultural realizada por el DANE en 2018, se evidencia la influencia de la ley de espectáculos y el incremento de beneficiarios de eventos. Según la encuesta de consumo cultural para el año 2017, en Colombia (cabeceras municipales de 29 departamentos del país) se encontró que el 21,8% de las personas de más de 12 años de edad que asistieron a algún espacio cultural fueron de Bogotá, superando la participación de la mayoría de las regiones, excepto por la Central (DANE, 2017).

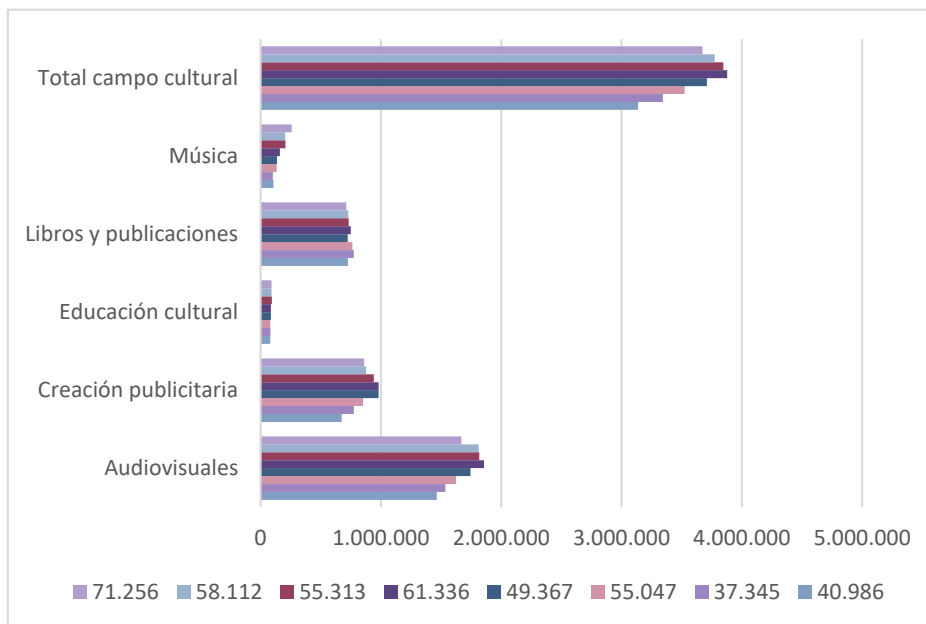
Gráfica 26 Total de personas de 12 años y más, por regiones, según asistencia a espacios culturales



Fuente: Elaboración propia con información de DANE, 2018

La articulación de la economía creativa con un adecuado espacio de desarrollo, fomentará el consumo cultural de la ciudad que, según cifras de la SDCRD, presentó un crecimiento considerable entre el 2013 y el 2015 (alcanzando un promedio de 6.582.012 beneficiarios de eventos culturales), favorecido por la ley de espectáculos, pero que sufrió una caída significativa para el año 2016 (4.613.599) (Gráfica 27), aspecto que se espera se recupere una vez la política sea aplicada.

Gráfica 27 Consumo Sector Cultura



Fuente. Elaboración propia con información de la CSCB, 2010-2017

8.2. La logística y el abastecimiento

La participación de la ciudad de Bogotá en los procesos de logística de orden regional, nacional e internacional la ubican como un centro fundamental de operaciones. “Bogotá resulta ser el principal destino nacional de carga al concentrar el 59,6% de las importaciones en el país, generar más de 112 mil plazas de trabajo, representar el 24,7% de la producción del país y junto con la producción del departamento de Cundinamarca, contribuir con el 29,7% del PIB de la nación”. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2015).

En este contexto, el análisis de los procesos de logística y abastecimiento en la ciudad no solo son relevantes en cuanto se relacionan con el componente de movilidad y transporte, sino también porque se ubican como uno de los mecanismos estratégicos para el mejoramiento de la competitividad y productividad urbana, ejes del presente estudio. Es entonces una prioridad comprender la incidencia de la logística urbana dentro del complejo sistema de movilidad de la ciudad y de esta forma proporcionar las bases para integrar la noche a los procesos de distribución de carga y demás actividades asociadas a la cadena logística de las empresas.

Dentro del componente de transporte, los flujos de carga presentes en procesos de logística y abastecimiento tienen un impacto importante en la infraestructura de soporte de la ciudad. Por ello, la SDM y la CCB han realizado una serie de estudios que revisan el comportamiento de este factor dentro de los flujos de transporte urbano. Con particular atención para el presente estudio se tomará en cuenta el trabajo realizado por Steer Davies Gleave en el 2015, el cual estaba orientado a examinar las dinámicas de la movilidad de este componente para orientar la toma de decisiones hacia una correspondiente gestión del tráfico, e identificar los posibles incrementos en los números de viajes de carga, producto de la expansión y desarrollo de las actividades económicas (Steer, 2015).

Si bien existen limitantes relacionados con los horarios de la información recolectada, es posible realizar algunas aproximaciones al tema siguiendo iniciativas como la de la SDM con el plan piloto de cargue y descargue nocturno. Adicionalmente, la Encuesta de Movilidad de 2015 permite relacionar los flujos generales de la ciudad y su comportamiento espacial. Al cruzar los insumos mencionados anteriormente es posible dilucidar un comportamiento nocturno para determinar qué tipo de dinámica se presenta actualmente, reconocer sus problemáticas y enfocar las estrategias al mejoramiento en función al conjunto de la movilidad urbana.

Un primer acercamiento general permite identificar que la actividad de transporte de carga está concentrada por cuatro de los nueve accesos que tiene la ciudad hoy en día. Los ejes de la Autopista norte, la autopista sur, la calle 13 y la calle 80 son las entradas y salidas predilectas para el transporte de carga que sirve a la ciudad. En total son cerca de 28.000 vehículos que entran y salen a Bogotá en un día hábil, mientras que en un día no hábil se reducen a 21.200 vehículos ingresando y 21.600 saliendo. Del total de viajes registrados para el 2015, más del 50% son realizados al interior de la ciudad, el 42% de ellos salen o entran a la ciudad y cerca del 6% atraviesan la ciudad, es decir, tienen origen y destino fuera de Bogotá (Gráfica 28).

Gráfica 28 Volúmenes vehiculares por entradas y salidas de la ciudad en día hábil y día no hábil.

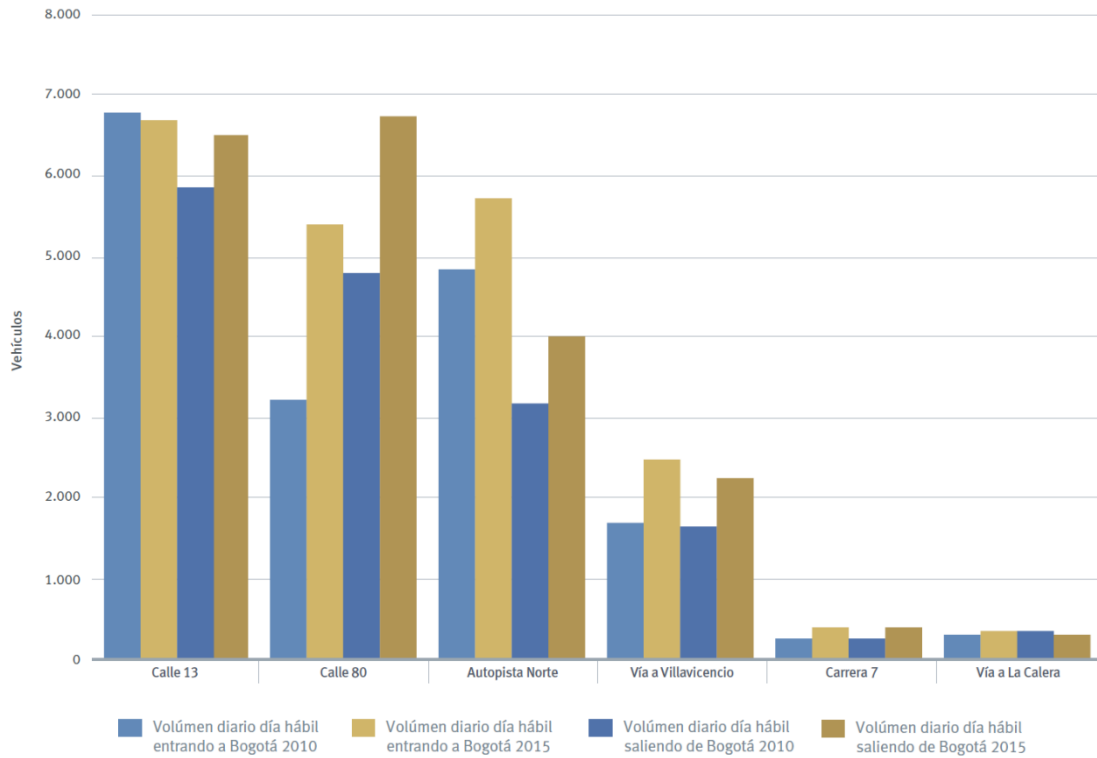


Fuente: Actualización y ajuste de la matriz origen destino de transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C. Steer Davies Gleave, 2015.

Producto de la transformación de los procesos de logística y distribución, la ciudad ha venido enfrentando modificaciones en su estructura logística. El desplazamiento de industrias instaladas en grandes superficies hacia la periferia urbana sumados al incremento de establecimientos comerciales de pequeña escala ha modificado la dinámica espacial de estas economías en la ciudad y a su vez provocado cambios en los flujos de transporte relacionados.

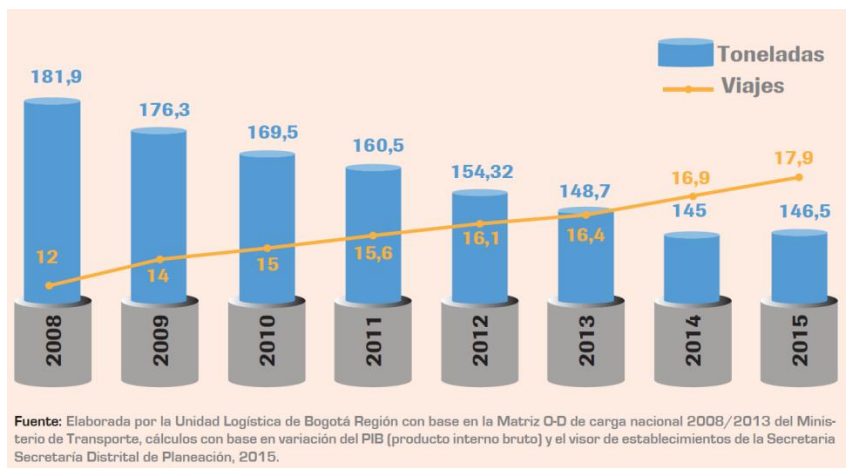
la comparación entre el "Estudio para determinar la matriz de origen destino de carga y desarrollo de acciones para la regulación de la logística de carga interna de la ciudad" elaborado en 2010 y el estudio elaborado por Steer en el 2015, permite identificar que en cada una de las troncales de acceso y salida a la ciudad se ha presentado un aumento en la cantidad de vehículos registrados, con excepción del leve descenso en la entrada de vehículos por la Calle 13. La tendencia de aumento representa un reto para el componente de movilidad y toda la infraestructura involucrada con los procesos de logística y distribución (Gráfica 29).

Gráfica 29 Comparación de Volúmenes vehiculares por entradas y salidas de la ciudad en día hábil y día no hábil, entre el 2010 y 2015.



Fuente: Actualización y ajuste de la matriz origen destino de transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C. Steer Davies Gleave, 2015.

Ilustración 12 Toneladas de carga movilizadas y viajes por empresa en Bogotá al año. 2008-2015



Fuente: Informe de Logística de Bogotá - Región.

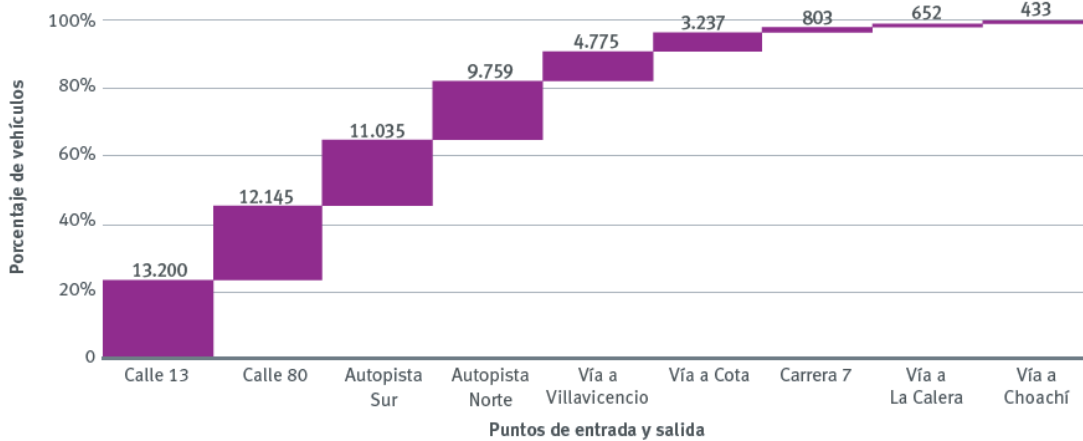
Sin embargo, el aumento general de los viajes en la ciudad no representa un aumento de la cantidad de carga distribuida. El aumento de establecimientos comerciales de menor tamaño repercutió directamente en la lógica de distribución de mercancías. Se realizan más viajes y con más frecuencia en vehículos de menor capacidad, que por ende llevan menores cargas. Aunque el aumento de establecimientos comerciales de pequeña escala alteró la lógica de distribución de mercancía, esto no representó una

modificación de la jerarquía (volúmenes vehiculares) de los corredores de acceso y salida de la ciudad. Es posible que esta modificación de las lógicas de distribución esté impactando en los flujos internos de la ciudad, sin representar mayor incidencia en la entrada y salida de vehículos de carga de la ciudad.

Como se mencionó inicialmente, la calle 13, la calle 80, la autopista norte y la autopista sur son los corredores de entrada y salida con cerca del 83% del volumen vehicular de transporte de carga. El comportamiento espacial de los movimientos vehiculares es analizado en el estudio de Steer (2015) bajo una subdivisión de la ciudad en tres cordones más o menos concéntricos con el sector centro-oriente de la ciudad. En la parte más externa de la ciudad se presentaron alrededor de 59.000 vehículos, los cuales entran y salen de esa zona; en la zona intermedia, definida por la calle 170 en el norte y la Av. Boyacá, se contabilizaron cerca de 78.800 vehículos entrando y saliendo; y en la zona centro, limitada por la calle 100 en el norte la Carrera 30 por el occidente y la Avenida 1ro de mayo por el sur hasta el oriente, se contabilizaron cerca de 31.200 vehículos (Gráfica 30).

Gráfica 30 Volúmenes vehiculares por corredor en puntos de entrada y salida a la ciudad en día hábil.

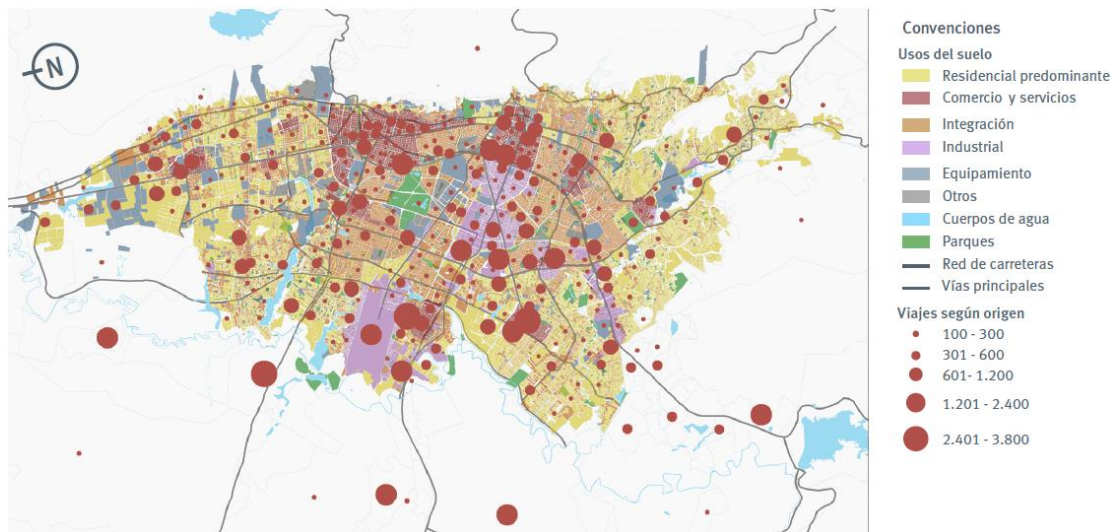
Volúmenes vehiculares por corredor en puntos de entrada y salida a la ciudad



Fuente: Actualización y ajuste de la matriz origen destino de transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C. Steer Davies Gleave, 2015.

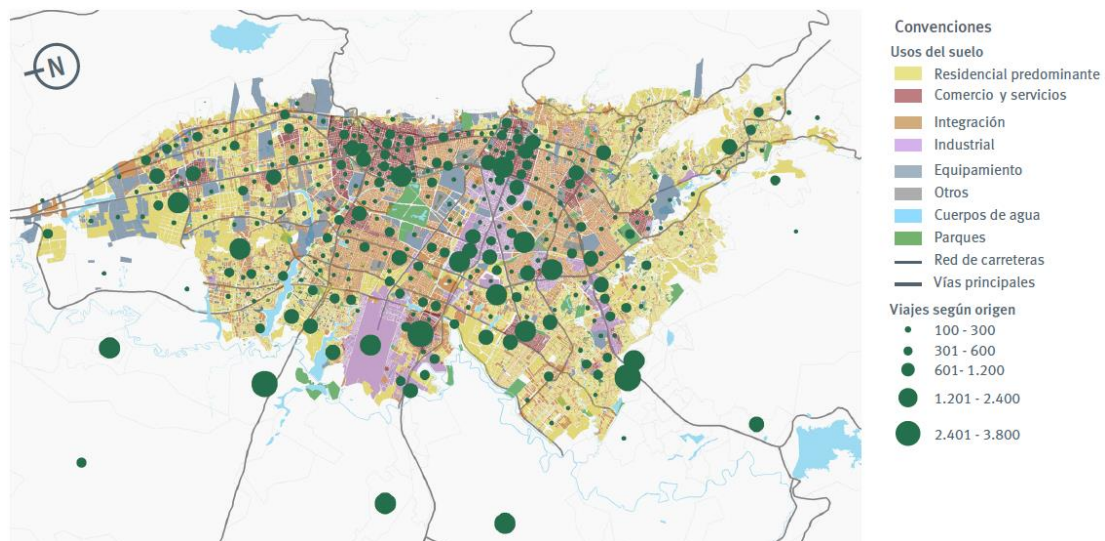
La distribución del volumen vehicular mencionada anteriormente permite identificar que la mayor cantidad de viajes arriban a una zona intermedia de la ciudad, entre la periferia y el centro. Si bien no es posible relacionar directamente los cuatro corredores principales de acceso y salida a la ciudad con la zona de mayor recepción y salida de viajes determinada en el estudio de Steer (2015), puesto que la escala de la carga transportada y su recorrido pueden variar de acuerdo a cada tipo de empresa, el Mapa 32 de orígenes y el Mapa 33 de destino de viajes de carga en el día permiten reconocer la distribución de esta dinámica en la ciudad.

Mapa 32 Mapa de orígenes de viajes de carga día



Fuente: Actualización y ajuste de la matriz origen destino de transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C. Steer Davies Gleave, 2015.

Mapa 33 Mapa de destinos de viajes de carga día



Fuente: Actualización y ajuste de la matriz origen destino de transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C. Steer Davies Gleave, 2015.

Los puntos de mayor tamaño tanto en el mapa de orígenes como en el de destinos se encuentran ubicados en mayor proporción en la periferia urbana resaltando la condición regional de los procesos de logística y distribución. El sector del aeropuerto El Dorado, Corabastos, 7 de agosto, Mártires, Toberín, entre otros, coinciden con áreas de uso industrial, comercial y de servicios, y corresponden a las centralidades económicas más relevantes de la ciudad.

Pese a que la información recolectada para el estudio de Steer Davies (2015) solo considera el día (entre las 04:00 y las 20:00) como el periodo de actividad logística y abastecimiento, para el presente diagnóstico la información durante el día permite evidenciar los encuentros presentes con otros flujos de movilidad en la ciudad y sus traslajos con el inicio y final de la noche. Una mirada a la distribución de los vehículos

por franjas horarias en el día demuestra que, la franja horaria entre las 10:30 y las 15:30 contiene la mayor cantidad de registros (con un leve descenso a medio día), siendo el fragmento entre las 10:45 y las 11:45 la hora pico de transporte de carga.

La coexistencia de los flujos de logística y distribución con los demás flujos de transporte en la ciudad es claramente un reto para los niveles de eficiencia del componente de movilidad en general. Si bien no existe una sobreposición directa entre las horas pico de movilidad de personas y las horas picos de transporte de carga, su cercanía horaria genera conflictos entre medios de transporte aumentando la congestión en la ciudad durante el día. Por ello, la utilización de la noche como espacio para aumentar la eficiencia del transporte logístico y de abastecimiento de la ciudad resultaría una potencial solución no solo al mejoramiento de los procesos de distribución de mercancía, sino también para la movilidad de personas durante el día.

El reconocimiento de las dificultades que genera la noche para su utilización como escenario del componente de logística resulta un paso fundamental para comprender en qué condiciones sería posible su desarrollo. Frente a este reto se han realizado algunos avances que permiten identificar los posibles aportes que generaría a las cadenas logísticas, la implementación de un programa de distribución de carga en horario nocturno. Fundamentalmente centraremos la atención sobre la experiencia del plan piloto de Cargue y Descargue nocturno en Bogotá a cargo de la Universidad Nacional en el marco de una alianza entre las secretarías de Movilidad y de Desarrollo Económico de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, Invest in Bogotá y la Cámara de Comercio de Bogotá.

Aproximación de la logística y el abastecimiento a la noche

Los distintos inconvenientes que afrontan las grandes ciudades en relación a los procesos de logística y abastecimiento han generado iniciativas en torno a la posibilidad de incorporar la noche a las lógicas de funcionamiento de dichos procesos. La pérdida de tiempo, el desperdicio de energía, la contaminación sonora y ambiental, la congestión en la movilidad, y los conflictos con los flujos peatonales, son algunos de los inconvenientes que han llevado a gobiernos urbanos alrededor del mundo a incentivar programas relacionados con la logística urbana nocturna³⁵.

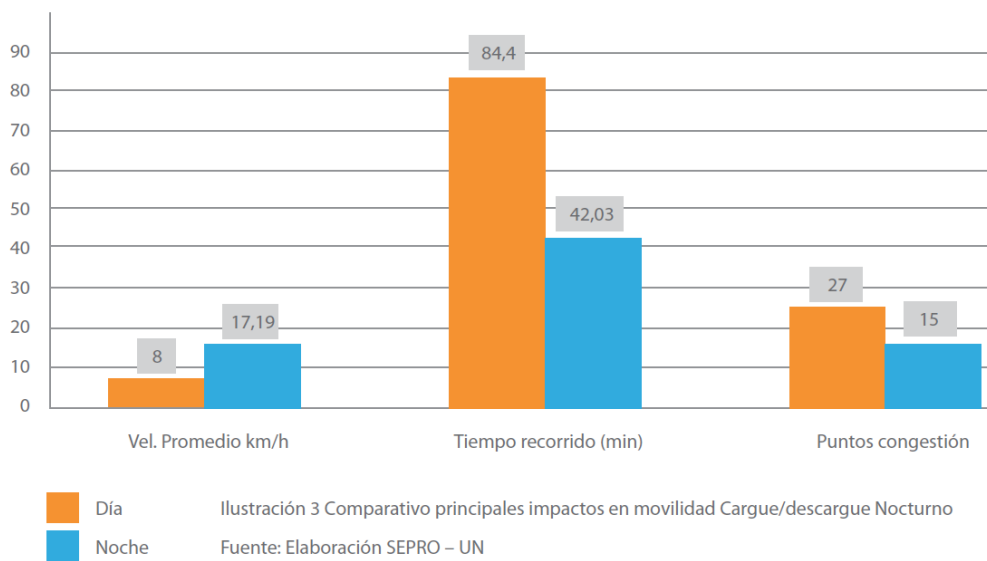
En el caso bogotano, el plan piloto de Cargue y Descargue Nocturno es una experiencia que ha dejado resultados relevantes para el presente análisis. En el contexto de la logística urbana en Bogotá descrito anteriormente, el cargue y descargue en horarios no convencionales expresa ventajas al disminuir la congestión vehicular y reducir el

³⁵ Browne, M., & Allen, J. (2011). ENHANCING THE SUSTAINABILITY OF URBAN FREIGHT TRANSPORT AND LOGISTICS. Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific, págs. 1 - 19. En Boletín ejecutivo de Plan Piloto de cargue y descargue Nocturno para Bogotá.

tránsito de vehículos pesados en vías no aptas para su paso, mejorando los procesos logísticos y limitando su interferencia con flujos de movilidad de la actividad cotidiana³⁶.

El Plan Piloto fue implementado en octubre de 2014 con la participación voluntaria de 17 empresas, registrando 22 recorridos con los cuales fue posible registrar el desempeño de la operación tanto en horario diurno como en horario nocturno. Los resultados generales de la implementación del Piloto fueron la disminución del tiempo de viaje entre las paradas de reparto (50,21% en relación al tiempo en horario diurno), reducción de puntos de congestión (de 27 puntos en el día a 15 en la noche) y un aumento de la velocidad promedio (de 8 km/h en el día a 17,2 km/h en la noche) (Gráfica 31).

Gráfica 31 Principales impactos en movilidad con el Piloto



Fuente: Informe ejecutivo Piloto de cargue y descargue nocturno en empresas de la ciudad de Bogotá. 2014

Adicional a los resultados cuantitativos obtenidos por la aplicación del piloto también fueron reconocidos una serie de mejoras a nivel cualitativo. La condición del espacio público tras la implementación del piloto mejoró en tanto se presentó una disminución en la ocupación temporal de andenes y calzadas para las operaciones de cargue y descargue, y una reducción de la obstaculización de las calles producto del parqueo de los camiones distribuidores. Estas modificaciones afectan directamente la espacialidad del público, priorizando las condiciones necesarias para el peatón. Así mismo, estas medidas acompañadas de mejoras en relación a la señalización y acompañamiento de

³⁶ Holguín-Veras, J., Marquis, R., Campbell, S., Wojtowicz, J., Wang, X., Jaller, M., . . . Goevaers, R. (2013). ostering the Use of Unassisted Off-Hour Deliveries: Operational and Low Noise Truck Technologies. Journal of the Transportation Research Board, 56-63. En informe ejecutivo de Piloto de Cargue y Descargue Nocturno en Empresas de la Ciudad de Bogotá.

autoridades podrían garantizar las condiciones propicias para la implementación de un programa continuo.

Para la aplicación del modelo fue de vital importancia la concertación de los cambios con los actores directamente relacionados. La articulación de organizaciones privadas, organizaciones públicas, gremios y comunidad resulta fundamental para garantizar una completa comunicación de la dinámica a implementar. Ejercicios de participación colectiva permitiría estrategias con enfoque local y con una mayor aceptación por parte de la ciudadanía.

Los resultados del piloto en materia de reducción de impacto ambiental por contaminación de emisiones vehiculares y por contaminación sonora son un aspecto que, si bien a pequeña escala puede no ser representativo, ante la posibilidad de lograr ampliar la estrategia podría generar una disminución significativa de la contaminación en la ciudad. En ambos aspectos, el comportamiento de la noche logró disminuir comparativamente los resultados en horario diurno. Para la contaminación por emisiones vehiculares, se evidenció una disminución general de todos los contaminantes específicos, mientras que, para la contaminación sonora, se logró permanecer por debajo de la norma establecida, garantizando la viabilidad del funcionamiento nocturno. Es necesario aclarar que, aunque se hayan reducido las emisiones vehiculares por la reducción de los tiempos de viaje, las concentraciones de contaminantes de material particulado son significativamente mayores durante las horas de la noche.

El mejoramiento del desempeño logístico en su fase de cargue y descargue demostró que la reducción de costos es perceptible para el caso de la actividad nocturna. Aunque los condicionantes propios del piloto no permitieron hacer una medición más específica por tipo de empresa, en términos generales se produjo una reducción de los costos de recorrido. De igual forma, el mejoramiento de esta etapa del desempeño logístico favoreció la eficacia en las entregas reduciendo el tiempo de entrega. Estos resultados permiten suponer que, si bien a corto plazo la reducción de los costos no permite implementar esta dinámica a todas las empresas participantes, una mejor estructuración del proceso logístico con énfasis en cada lógica específica de distribución de acuerdo a la empresa en particular podría representar cambios considerables que incentivarán la implementación del horario nocturno en sus actividades corrientes.

Del balance descrito en el informe ejecutivo del piloto pueden destacarse una serie de conclusiones que podrían resultar útiles a la hora de proponer líneas estratégicas en el presente documento:

1. Armonizar intereses contrapuestos de actores en la actividad logística en la noche.
2. Es necesario implementar medidas de mejoramiento de las condiciones de infraestructura para la actividad logística.
3. Garantizar condiciones de seguridad para la actividad logística nocturna es fundamental para crear la percepción de confianza en los actores involucrados.
4. Potencializar la conformación de clúster a través del mejoramiento de las externalidades que garantizan el aumento de la eficiencia de las actividades logísticas.
5. Promover buenas prácticas en el desempeño organizacional de cada una de las empresas involucradas, en pro de la reducción de sus costos asociados.

6. Establecer medidas normativas mínimas que garanticen la minimización de los impactos de la implementación de operaciones en horario nocturno.
7. Convocar espacios de intercambio entre los distintos actores relacionados.
8. Incorporación de tecnologías para facilitar procesos colaborativos entre entidades privadas y públicas.
9. Proponer acompañamiento con asesorías que faciliten estructuras organizativas que mejoren la capacidad de operación de cada empresa.
10. Establecer estrategias como zonas de parqueo especiales, programas de señalización y pedagogía para aprovechar la capacidad disponible de la noche y mejorar las condiciones diurnas.

8.3. La Rumba en Bogotá

El componente de rumba juega un papel estructurante en la economía nocturna ya que se perfila, junto con la cultura, como el principal atractivo para un grupo muy importante de turistas. En el presente diagnóstico se separa del componente cultural, dadas las particularidades de su actividad económica, que se entiende como aquella que se desarrolla en bares, discotecas y clubes de baile, e incluye, en diversas ocasiones, un componente gastronómico.

A nivel internacional, si bien el sector de bares y discotecas aporta gran cantidad de recursos y genera una considerable suma de empleos a los países, también es generador de impactos negativos asociados al ruido, la convivencia y el excesivo consumo de alcohol. Esta situación no es ajena a la capital colombiana, motivo por el cual se torna necesario analizar las dinámicas asociadas al sector desde su origen.

La capital del país desde inicios de la década de los 30 se ha caracterizado por ser epicentro de actividades nocturnas asociadas al festejo de diferentes celebraciones. En un inicio al finalizar la jornada de trabajo los hombres se reunían a tomar chicha en los “bares” de la época (chicherías) que se encontraban ubicados hacia la periferia, modelo de ubicación que aún hoy en día se mantiene para aquellos establecimientos que frecuentan clientes de menor poder adquisitivo. Poco a poco con la democratización y extensión de la cultura en la República Liberal (1930-1946) la emergencia de la música popular en contextos internacionales tales como el congreso internacional de Folklore (Paris, 1937) y la creación de comisión de Artes y Tradiciones Populares, en Francia (1938), posicionaron la cultura popular como una referencia folclórica: se la consideró como típica y exótica, depositaria de tradiciones atemporales de referencia para el futuro (Martínez, 2018).

Con el paso del tiempo se llegó a establecer en Bogotá, considerada como ciudad cosmopolita, una gran variedad de establecimientos para la rumba, que se han visto influenciados por los ritmos de nuestros ancestros andinos hasta la mezcla de compases e instrumentos europeos, posicionando a dichos establecimientos como ejes de articulación cultural. En estos establecimientos diferentes actores sociales confluyen, y se desarrolla la economía en torno a la satisfacción de necesidades de los ciudadanos y desafíos de la capital, ofertándose servicios de transporte nocturno, conductores elegidos, seguridad, acompañamiento, entre otros.

Además de la amplia oferta cultural de la ciudad, se resalta la diversidad en cuanto a bares, clubes y discotecas, ya que Bogotá se encuentra dentro de las ciudades con más bares alrededor del globo como se evidencia en la Tabla 33, que muestra el número de bares por cada 100.000 habitantes, en donde se posiciona por encima de ciudades como Buenos Aires, Londres, Toronto y Sídney.

Tabla 33 Bares y discotecas por cada 100.000 habitantes y gasto per cápita en bebidas alcohólicas (US\$) – 2016

Ciudad	Establecimientos/ 100.000 hab.	Gasto per cápita en bebidas alcohólicas (US\$)
Bogotá	154	196,7
Buenos Aires	126	241,1
Rio de Janeiro	196	216,4
Madrid	213	831,4
México	227	208,6
Londres	32	1.125,7
Toronto	38	635,1
Sídney	17	582,3

Fuente: SDDE, 2017

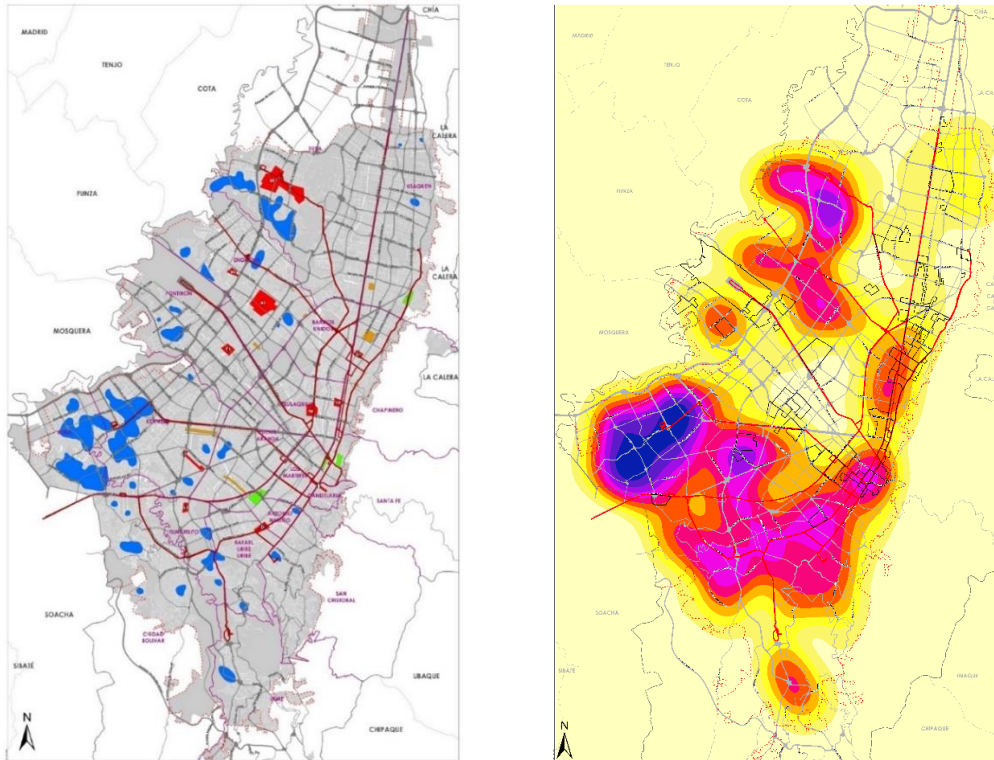
Considerando la prominente oferta de establecimientos nocturnos en la ciudad se debe comprender los encadenamientos del sector, ya que genera eslabonamientos en la demanda de otro tipo de actividades tales como el comercio, los servicios de esparcimiento, el transporte público de pasajeros, entre otros. Estos encadenamientos deben ser analizados ya que también tienen el potencial de dar un impulso a la economía de la ciudad.

Según estudios realizados por la Secretaría de Desarrollo Económico, para el año 2016 el sector de hoteles, bares y restaurantes tuvo una producción cercana a los 3 billones, representando para la capital el 3,1% del PIB de la ciudad. Bares y restaurantes aportaron el 1,4% del PIB de la capital, con ingresos por cerca de 516 mil millones de pesos al año, lo que representa el 40% del gasto total que los bogotanos hacen en actividades culturales y de esparcimiento. Estas cifras se ven reflejadas en el crecimiento del empleo del sector en la capital, el cual generó, para el mismo año, cerca de 61.740 puestos de trabajo (Secretaría de Desarrollo Económico, 2017), un promedio de 5 personas por establecimiento, del cual 72% se congregó principalmente en Kennedy, Suba, Bosa, Ciudad Bolívar, Usaquén y Barrios Unidos.

Localización de la Rumba en Bogotá

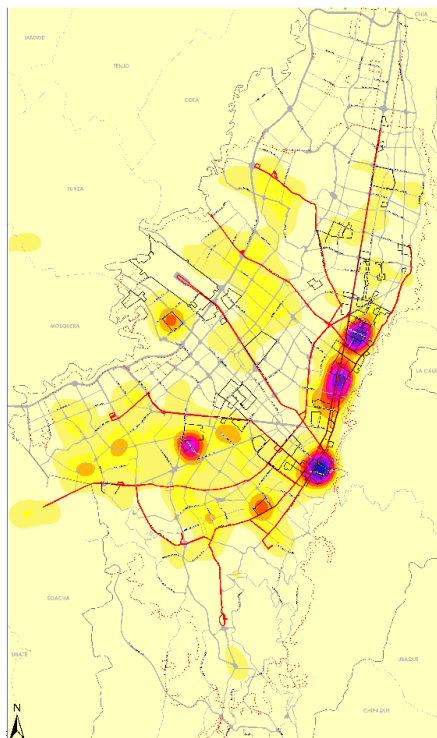
Conocer la ubicación de la rumba capitalina permite entender, a la luz de otros factores, las diferentes dinámicas de cada sector y los requerimientos para potenciar las zonas que sean priorizadas por el modelo espacial. En el mapa 34, se muestran las principales zonas de rumba en Bogotá, las cuales fueron identificadas con información de Asobares, Secretaría de Movilidad y Cámara de Comercio de Bogotá. Las zonas son Tibabuyes, Álamos, Villaluz, Modelia, Zona Rosa, Chapinero, Galerías, Primera de Mayo, Venecia, Restrepo y Calle 19; las cuales se ven en el mapa en color rojo; y en color azul se ven aquellas zonas emergentes, es decir aquellas en las cuales la densidad de bares y discotecas ha ido en crecimiento en los últimos años.

Mapa 34 Mapa de Calor de establecimientos de rumba actuales y emergentes - CCB



Fuente: Elaboración Propia con información de Asobares, Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría de movilidad y Cámara de comercio de Bogotá, 2017

Mapa de calor establecimientos actuales asociados a la rumba - Cívico



Fuente: Elaboración Propia con información de CIVICO, 2018

Como se observa en el mapa anterior, las zonas emergentes sobrepasan en cantidad y área de cubrimiento a las principales zonas de rumba de la ciudad, lo cual es concordante con el crecimiento de la ciudad y las densidades poblacionales de los sectores cubiertos por las zonas emergentes. Pero así mismo es importante considerar que, si bien, según información de cámara de comercio existen alrededor de 27.349 establecimientos registrados cuya principal actividad económica es la enmarcada en el código CIIU 5630, que corresponde a expendio de bebidas alcohólicas para el consumo al interior del establecimiento, en realidad no se encuentran en funcionamiento la totalidad de los mismos, por lo cual se requiere discreción al momento de interpretar esta cartografía.

Con miras a precisar la información, se procedió a trabajar con la empresa CÍVICO, que es, fundamentalmente, una plataforma digital de información construida por los ciudadanos en donde es posible identificar y encontrar establecimientos e información de interés relacionados con restaurantes, entretenimiento, compras, belleza y bienestar, turismo, comercio, salud, servicios, distrito, y tráfico y transporte.

Con la colaboración de Cívico fue posible identificar establecimientos asociados a la rumba en la ciudad que han sido agregados a la base por empresarios y clientes, es así como se obtuvo el Mapa 34 en el cual se identifica una localización de bares y discotecas de las que se tiene certeza se encuentran en funcionamiento, complementando así los datos de zonas prominentes y las consolidadas, lo que permite formular estrategias diferenciadas según sus características.

Otro factor que es importante analizar es la disponibilidad de acceso al transporte. En el mismo mapa se puede ver que las zonas identificadas cuentan con acceso a Transmilenio (troncales en rojo), sin embargo es importante articular el transporte en horario nocturno, ya que actualmente el servicio culmina a las 23:30.

Habilitar rutas para ciertas zonas, articuladas con el modelo espacial y la oferta existente, es una estrategia que fortalece el consumo cultural y de ocio, genera nuevos empleos y garantiza las condiciones para los trabajadores de la noche, buscando que la demanda sea la necesaria para la sostenibilidad del sistema.

En el mapa producto de la información de Cívico se puede ver un cambio considerable frente al obtenido con las bases de Cámara de Comercio, ya que las actividades se localizan en mayor medida en la localidad de Chapinero y sobre la Carrera 7ª, Carrera 11, Caracas, Carrera 15, y la Calle 19.

Un análisis comparativo entre el día y la noche indica una correlación entre la localización de los establecimientos de rumba y la ocurrencia de delitos como hurto, lesiones personales y homicidios en las horas de la noche, aspecto que deberá ser evaluado al momento de plantear las estrategias para la noche.

8.4. Turismo en la capital

Caracterizar el turismo en la capital es fundamental para conocer la motivación, origen y preferencias de los visitantes a la capital colombiana, más aún cuando se busca

implementar una estrategia 24 horas que basará el crecimiento de la economía nocturna, principalmente, en sectores como la cultura, ocio y recreación.

Bogotá cuenta con el Instituto Distrital de Turismo (IDT), como la entidad que se hace cargo de fomentar el desarrollo de la ciudad por medio de la promoción de la actividad turística de la ciudad y de gestionar las mejores condiciones de competitividad y sostenibilidad del destino, mediante la ejecución de políticas, planes y programas para la promoción del turismo y el posicionamiento del Distrito Capital como destino.

A partir de la gestión realizada por esta entidad es posible identificar 5 tipos de turismo en la ciudad:

Turismo de cultura: Al ser una de las capitales culturales del mundo y declarada por la Unesco como ciudad de la música, la oferta cultural en Bogotá es bastante amplia, complementada con artes escénicas, plásticas, cine, patrimonio arquitectónico, literatura, festivales y eventos masivos al aire libre de calibre mundial como: el Festival Iberoamericano de Teatro, el Festival Rock al Parque, el Festival Estéreo Picnic el Festival de Música Sacra, el Festival de Cine Independiente Indiebo, ArtBo, entre otros. (Instituto Distrital de Turismo de Bogotá, 2018)

Turismo de naturaleza: Este tipo de turismo se ha establecido como uno de gran proyección y popularidad alrededor del mundo, alcanzando representatividad entre el 25% y 30% al año. Dentro de la potencialidad de la ciudad para ofertar este tipo de turismo se encuentra una estructura ecológica prominente, dada principalmente por los cerros orientales, diversos atractivos naturales, comunidades locales, y actividades asociadas a la riqueza natural (Instituto Distrital de Turismo de Bogotá, 2018)

Turismo gastronómico: Otra variación del turismo que ha tomado gran fuerza con el paso del tiempo, y Bogotá no se ha quedado relegado. La capital cuenta con recorridos gastronómicos, cafés, festivales como Alimentarte Food Festival y 5 restaurantes en el listado de los “50 Best” (2015) de América Latina. Adicionalmente la ciudad se encuentra segmentada en 5 áreas especializadas a la buena mesa: Zona C en el Centro Histórico de la ciudad, la Zona M en la Macarena, la Zona G de la calle 69, la Zona T en la calle 82, el Parque de la 93 y Usaquén. (Instituto Distrital de Turismo de Bogotá, 2018)

Turismo de negocios: En la ciudad de Bogotá se ha presentado un continuo crecimiento de empresas multinacionales, así como un gran número de importantes congresos, ferias, exposiciones y convenciones a lo largo del año. Así mismo la inversión extranjera directa (IED) en la capital es bastante considerable, especialmente en proyectos Greenfield, fusiones y adquisiciones, considerando que la ciudad atrae el 78% de toda la IED que llega a Colombia. (Instituto Distrital de Turismo de Bogotá, 2018)

La capital ha cobijado gran variedad de eventos empresariales de envergadura internacional y ha visto potenciado el desarrollo de la Industria Cultural y Creativa y el incremento de las inversiones internacionales - en la medición de inversiones Greenfield, Bogotá alcanzó 464 millones de dólares entre el 2005 y el 2015, superando así a ciudades como Sao Paulo y Miami – más de 1.423 corporaciones multinacionales y el reconocimiento como la 5° mejor ciudad para hacer negocios en América Latina (América Economía, 2016).

En el año 2017 se inaugura el centro de convenciones Ágora Bogotá con una inversión de 414.000 millones de pesos, clasificado como uno de los más innovadores de la

región, con capacidad de albergar a 4.000 personas y múltiples eventos empresariales. El centro nace como resultado de una Alianza Público Privada liderada por la Cámara de comercio de Bogotá, Corferias y el Gobierno Nacional, y es el único integrado con un recinto ferial, lo cual permite aumentar la oferta y atender a más público, además de estar bajo un régimen de Zona Franca, constituyéndose como un valor agregado en la prestación de servicios, se estima que este nuevo centro aporte, en un futuro, el 1% del PIB de la ciudad.

Turismo urbano: En la ciudad se han venido dando grandes cambios a nivel urbanístico, consolidando la ciudad como oferente de atractivos arquitectónicos y culturales. El Transmilenio, el Transmicable, más de 4.500 parques y sus más de 500 km de ciclorutas convierten a la capital en un destino atractivo para este tipo de turismo. (Instituto Distrital de Turismo de Bogotá, 2018)

El observatorio de Turismo se dio a la tarea de caracterizar el turismo en el año 2017, encontrando que de los 18.935.735 visitantes que tuvo Bogotá en el año 2017 (17,311,717 no residentes nacionales, y 1,624,018 no residentes internacionales) en cuanto a ocupación, la ciudad es visitada principalmente por estudiantes, y que dentro de los principales motivos de visitar la capital se encuentran las visitas a familiares y amigos, y vacaciones, recreación y ocio; y aproximadamente el 49% de visitantes nacionales se encuentra en un rango de edad entre los 18 y los 45 años, frente al 66,1% de visitantes internacionales en el mismo rango. A finales del año 2017 ingresaron por el Aeropuerto Internacional El Dorado un total de 229.658 turistas, de los cuales el 44% de turistas internacionales manifestaron que su principal motivo de viaje era vacaciones, recreación y ocio, seguidos por negocios y motivos profesionales (27%), con esta información se puede evidenciar la importancia de realizar una planificación óptima de la noche que permita aprovechar estas dinámicas y potenciar los beneficios económicos de la ciudad.

Dicha caracterización es bastante relevante al momento de relacionarla con el consumo cultural, de ocio y recreación, ya que se asume que los grandes consumidores de este tipo de servicios son los jóvenes y estudiantes, que evidencian esta motivación para visitar la ciudad y una disposición de gasto en rubros de alimentación, ocio y entretenimiento.

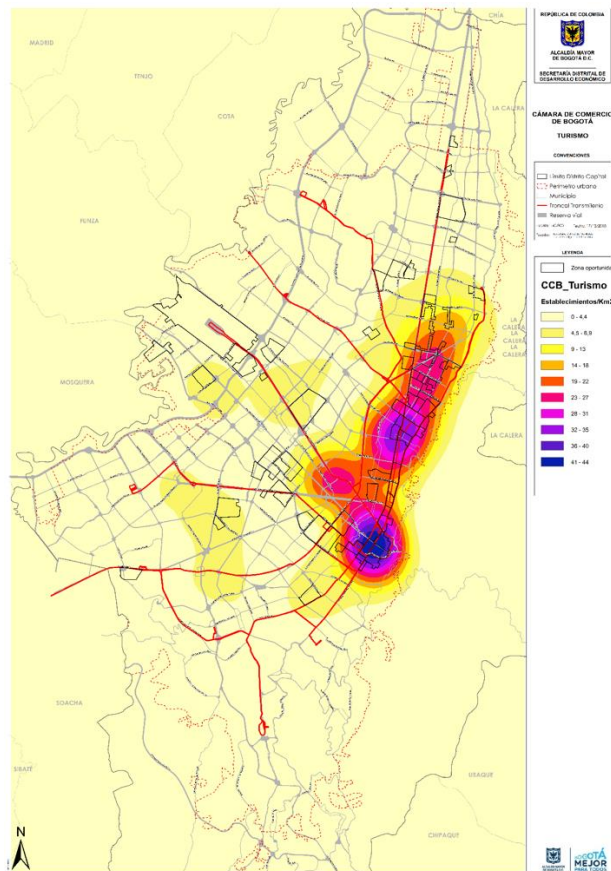
Este movimiento turístico significa para la capital un crecimiento y dinamización de la economía, teniendo un impacto directo en el producto interno bruto al ser capital externo a la misma. Este factor se puede calcular evaluando el gasto realizado por los turistas, en donde se encuentra que el ingreso directo para la ciudad fue 2.074 millones de dólares; distribuidos en 757 millones de dólares producto del turismo internacional y 1.317 relacionados al turismo nacional, dentro de los cuales se identificaron los dos principales rubros siendo transporte interno (28,2%) y alimentación (28,5%); situación que difiere para los turistas internacionales, para quienes su principal gasto fue el de alimentación, segmento que representó el 27,9%, seguido por los gastos en diversión, que significaron el 18,9% del total.

Como puede verse, el turismo, trae beneficios asociados al consumo de actividades asociadas, tales como alojamiento, actividades de agencias de viaje, operadores turísticos y de reserva, pero además el consumo de otro tipo de servicios, como el transporte de pasajeros, expendio de comidas, bebidas alcohólicas, consumo cultural, organización de eventos y/o convenciones, entretenimiento e incluso parques de

atracciones. Estas actividades, que se relacionan directa e indirectamente con el turismo, proveen ingresos adicionales a la ciudad, influyendo directamente en el PIB.

En el Mapa 35 se muestra la distribución de servicios turísticos en la ciudad capital según información del Instituto Distrital de Turismo y la Cámara de Comercio de Bogotá. En éste se puede evidenciar una densificación de servicios turísticos en el centro histórico de la ciudad, en las localidades Candelaria y Santa fe. Así mismo, se observa una fuerte aglomeración de alojamientos en tres zonas, la primera, en la localidad de Teusaquillo, hacia Quinta Paredes, la segunda en las inmediaciones del Aeropuerto del Dorado, y finalmente, un amplio polígono que parte del centro histórico y se extiende, alrededor de la carrera séptima, hasta la calle 100; incluyendo gran número de agencias de viaje y establecimientos gastronómicos.

Mapa 35 Mapa Turístico de Bogotá.



Fuente. Autores, elaborado con información de SDT

Dentro de la caracterización realizada por el Observatorio de Turismo se consultó a los visitantes si era la primera vez que visitaban la capital, obteniendo que el 89,7% de los no residentes nacionales y el 68% de los internacionales afirmaron que no era su primera visita a la ciudad, concluyendo así que la gran mayoría de quienes visitan la ciudad lo hacen en reiteradas ocasiones; esta hipótesis se fortalece con los resultados de la pregunta de si volverían o no a Bogotá, ya que se obtuvo como resultado que el 98% de los turistas nacionales volvería, y en el caso de turistas internacionales la respuesta afirmativa fue del 95,3%.

9. Gobernanza para la noche

Como se ha evidenciado a lo largo del documento, la noche conlleva un altísimo grado de complejidad producto de sus dinámicas cambiantes y de las relaciones socioeconómicas y culturales que se desarrollan a lo largo de la misma.

Esta complejidad y las particularidades de la noche frente a una estrategia para ser 24 horas, obligan a repensar el sistema de gobernanza actual, entendiéndolo no solamente como el funcionamiento de las entidades gubernamentales, sino también su articulación con una sociedad en un territorio dado teniendo en cuenta las especificidades culturales de este. (Launay-Gama, 2006)

La gobernanza de la noche en el caso bogotano, parte de los principios de progresividad y corresponsabilidad. Se establece la necesidad de la cooperación entre actores públicos, privados y los ciudadanos, actores fundamentales que han sido identificados como aquellos partícipes y partes interesadas de la noche capitalina a lo largo del presente documento. Su identificación, establecimiento de instancias de encuentro, discusión y decisión, son esenciales para avanzar en una estrategia de promoción de la noche.

Esta debe soportarse en fuertes procesos de coordinación y adecuada gestión e identificar el conjunto de reglas para la noche, tradicionalmente establecidas desde un enfoque policivo y restrictivo, que posibiliten la apropiación ciudadana de los espacios públicos y la oferta pública y privada de comercio, servicios culturales, institucionales y de ocio y esparcimiento.

9.1. Gestión de la noche en las grandes ciudades

Con el fin de evaluar el modelo actual de gobernanza de la noche en Bogotá, se realizó una breve revisión de diferentes modelos de gestión nocturna en las grandes ciudades, identificando debilidades y fortalezas que permitan formular estrategias para optimizar el manejo de la noche.

Se identificaron, inicialmente, dos enfoques muy marcados al momento de acercarse a la noche, el primero desde el punto de vista económico, es decir, cómo fortalecer la noche en términos de generación de empleos e ingresos a través de la denominada economía nocturna. El segundo desde un enfoque social de la noche, como dinamizador de las actividades sociales que se llevan a cabo en la noche. (Seijas, 2016)

Ciudades como Ámsterdam, Londres, Tokio, Nueva York, Berlín y París, entre otras, cuentan con una figura de “Alcalde”, “Gerente”, e incluso “Zar” de la noche, cuyo rol principal es gestionar la actividad asociada a la economía nocturna, asegurando su compatibilidad y aceptación por parte de la comunidad, la solución de conflictos y el aprovechamiento de las oportunidades económicas que de esta se desprenden, es decir, de gestionar esta complejidad y articular estos dos enfoques, a continuación procederemos a estudiar los casos de Ámsterdam y Londres.

Para el caso de Ámsterdam, ciudad referente al hablar de vida nocturna, se buscó la incorporación de un modelo de gobierno que estuviese enfocado en mejorar la

articulación de los actores y las regulaciones asociadas a la noche, la cual se convertía poco a poco en un escenario de riesgo para habitantes y turistas, producto de la violencia. Inicialmente se estableció un colectivo denominado “La Guardia de la Noche”, conformado por 8 personas, las cuales se encargarían de diagnosticar las dinámicas nocturnas de la ciudad, buscando gestionar los problemas y aprovechar las oportunidades

Producto de este enfoque, en el año 2003 es designado el primer alcalde nocturno, quien en su momento tenía la responsabilidad de convertirse en el intermediario entre los comerciantes, los residentes y los gobernantes, adquiriendo con el paso del tiempo mayores responsabilidades, pero a su vez, mayor poder administrativo. (Seijas, 2016)

Posteriormente esta figura fue evolucionando hasta convertirse, en una ONG, financiada de recursos públicos y privados, compuesta por una junta que se encarga de planear y ejecutar, la junta supervisora, que se encarga, como su nombre lo indica, de supervisar el trabajo de la junta y de actuar de intermediario con el Concejo, el cual se compone de 12 miembros directamente relacionados con la economía nocturna y que se encargan de informar sobre temas importantes a la junta, la cual considera sus propuestas y formula planes de acción, los cuales tienen como fin último optimizar la convivencia y aprovechar los beneficios sociales y económicos de la economía nocturna. (Rother & Jeram, 2019)

Algo similar es el caso de Londres, en donde inicialmente la noche se constituía como algo que debía ser regulado, producto de diversos altercados y complicaciones asociadas, principalmente, al consumo de alcohol. Fue así como se creó la London Night Time Commission, o la Comisión de la Noche de Londres, un órgano encargado, principalmente de dar consejo al Alcalde acerca de la noche en su ciudad.

Para tal fin la comisión conduciría diferentes investigaciones, realizadas con fondos públicos, que permitieran dar un diagnóstico amplio y formular estrategias para la gestión de la noche, siendo así como nace el concepto del Zar de la noche, un rol semejante al alcalde de la noche descrito anteriormente.

Este cargo de Zar de la noche sería elegido para el año 2016, siendo la primera Zar Amy Lamé, una artista, escritora y presentadora que conocía el mundo nocturno de la ciudad de Londres, así como las áreas de oportunidad y las dificultades que se presentaban alrededor de la economía nocturna, especialmente en la industria del entretenimiento.

Es así como en Londres existe, actualmente el rol del Zar de la noche, acompañado de la Comisión de la Noche de Londres, encargados de diagnosticar, formular, implementar y gestionar diversas estrategias y/o proyectos que permitan potenciar la economía nocturna de Londres.

Estos dos escenarios, de las principales economías nocturnas del mundo, permiten evidenciar cómo, desde un cambio de modelo de gobernanza, se lograron convertir problemas como la violencia y el miedo en una gran oportunidad social y comercial, potenciando la economía nocturna de sus ciudades.

Así como el “alcalde de la noche” se han establecido otras medidas, como comités u oficinas, bajo un gestor o gerente, que se encargan de asumir esta responsabilidad, con el fin de potenciar la economía nocturna, generar mayor turismo e inversión, pero

también como mecanismo de descongestionar el día y asegurar el acceso de bienes y servicios a toda la población.

Es fundamental considerar esta alternativa dentro de la estrategia Bogotá Productiva 24 horas, para lo cual se procederá a realizar un análisis de los diferentes actores y su comportamiento en la noche bogotana, así como la disposición y aceptación de un cambio de gobernanza hacia un modelo de “Alcalde de la noche”.

9.2. Los actores para la Gestión de La Noche

El estudio realizó una revisión y caracterización de los diferentes tipos de actores de la noche (públicos, privados y ciudadanos); si bien esta es de carácter general, permite abordar y comprender algunas de las problemáticas a ser resueltas en una estrategia 24 horas.

Entidades Públicas

Inicialmente se tienen las entidades de carácter público, distritales y/o nacionales que prestan diferentes servicios a la ciudadanía. Dentro de estas se encuentran aquellas que se encargan 24 horas de actividades o servicios de soporte asociados a i) operación de servicios, mantenimiento e infraestructura, ii) las prestadoras de servicios sociales, y otras iii) encargadas de prestación de servicios gubernamentales.

Dentro de la primera categoría hacen parte la Unidad de Mantenimiento Vial, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, el IDIGER, Transmilenio, Terminal de Transporte, las empresas de servicios públicos entre otros. Estas empresas se encargan de asegurar el funcionamiento de los servicios de transporte, el mantenimiento de la plataforma de soporte urbana, la operación de servicios públicos (recolección de residuos y alumbrado público, acueducto) y la prevención y atención de emergencias, aspectos que no pueden obviarse en el horario nocturno.

Además de fortalecer estos aspectos también facilitan la descongestión del día, permitiendo una mayor eficiencia en sus labores, como es el caso del mantenimiento vial y la recolección de residuos, actividades que, de realizarse durante el día, aumentarían la congestión, afectando el desarrollo de la cotidianidad en la ciudad.

Dentro de la segunda categoría se encuentran aquellas instituciones que se encargan de prestar servicios sociales a la población, como lo son Educación, Salud, Deporte y Seguridad. En términos de educación fue posible identificar que la oferta en la noche se compone principalmente por las Universidades Públicas que ofertan programas de pregrado y posgrado en jornada nocturna, y con un total de 52 colegios nocturnos distribuidos en 18 localidades (principalmente en Engativá, Ciudad Bolívar y Rafael Uribe Uribe).

En cuanto a la salud se cuenta con el sistema público de salud, detallado previamente, el cual presta servicios las 24 horas, en recreación se cuenta con el IDR y sus programas y espacios nocturnos y en lo referente a la seguridad, se cuenta con el pie de fuerza de la policía (20% del total), las líneas de emergencia y un avanzado sistema de cámaras distribuidas por toda la ciudad. Dentro de los servicios sociales se

encuentran otras instituciones encargadas de atender a población vulnerable, como el IDIPRON y la Secretaría Distrital de Integración Social.

Finalmente se encuentran las entidades prestadoras de servicios gubernamentales, como lo es el CADE 24 horas (piloto), plataformas para trámites y certificados en línea, líneas de atención como la línea 195 (información acerca de los trámites, servicios, campañas y eventos que prestan las entidades distritales y nacionales con presencia en la Red CADE)

Estas entidades permiten una mayor eficiencia de los habitantes de la ciudad, descongestionando los trámites presenciales y el uso de la ciudad, por lo cual si bien no son los más evidentes, tienen una gran participación y se debe velar por conservar y aumentar este tipo de servicios.

Cabe resaltar que existen actores que actualmente no operan en jornada nocturna pero que, en búsqueda del cambio de modelo de gobernanza, han de ser involucradas dada su naturaleza y enfoque misional, tales como la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría de Desarrollo Económico, entre otras.

Estas entidades son las encargadas de proveer las bases para generar externalidades necesarias para el adecuado desarrollo de actividades nocturnas, ya que sin estas no sería posible acceder de manera segura, a la oferta de bienes y servicios de la economía nocturna, constituyéndose así como las garantes de la viabilidad de la estrategia 24 horas.

Entidades Privadas

Las entidades de carácter privado, como se mencionó anteriormente, adoptan un papel protagónico en el desarrollo de una vibrante economía nocturna, ya que son aquellos que generan una oferta diversificada de bienes y servicios. Dentro de estos pueden jugar un rol relevante agremiaciones como Asobares (mayor representante de la industria del entretenimiento nocturno), FENALCO (Agremiación de comerciantes responsable de grandes eventos comerciales nocturnos), los transportadores de carga, como nicho potencial de la economía nocturna, La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia -ANDI por medio de la industria y logística, dos aspectos que no se evalúan tradicionalmente dentro de la economía nocturna, pero que se han identificado como promisorios dentro del estudio.

Así mismo se cuentan dentro de privados las empresas de transporte de taxis tradicional, y no tradicionales (Uber, Cabify, Beat, etc), al operador del aeropuerto OPAIN, la Cámara de Comercio de Bogotá, principalmente sus iniciativas de Clúster, identificadas como promisorias en la iniciativa Bogotá Productiva 24 horas (principalmente Clúster de la Música), entre muchas otras.

Ciudadanía

El último grupo de actores lo compone la ciudadanía, quienes se constituyen como los principales usuarios, generadores y consumidores de demanda de la economía nocturna, son a quienes debe garantizarse el acceso a oportunidades, bienes y servicios nocturnos, así como sus derechos y libertades.

La comunidad tiene una forma diferente de usar la noche y participar en la economía nocturna ya que, tradicionalmente la participación de los habitantes de la ciudad, se ha caracterizado por ser altamente reactiva hacia conflictos asociados con el ruido,

consumo de licor, rumba hasta altas horas de la noche, etc., y no por el incentivo a este tipo de economía ni a su promoción e incentivos.

9.3. Caracterización

Se aplicaron dos instrumentos de recolección de datos: el primero, una encuesta a las entidades distritales para profundizar en sus acciones, operación y recursos en la noche y un sondeo abierto en la plataforma Cívico, a la ciudadanía para conocer su percepción sobre la noche. La síntesis de resultados se presenta a continuación:

Encuesta entidades Distritales

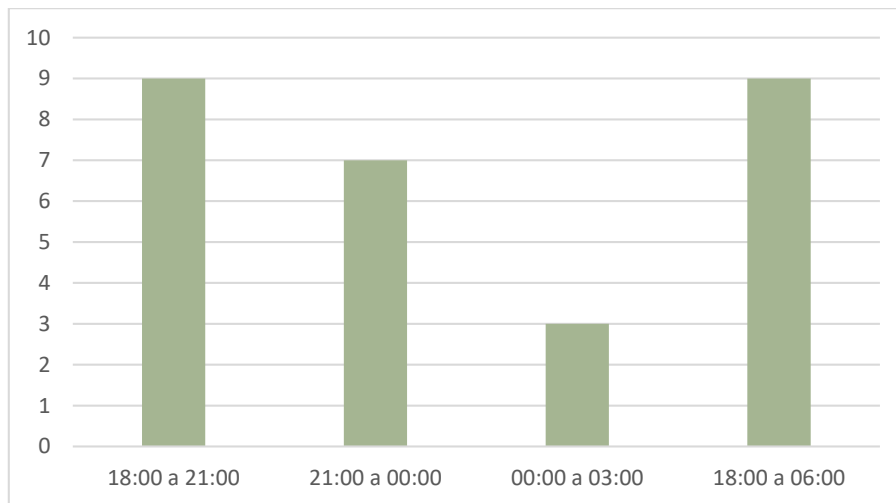
Con el fin de evaluar el funcionamiento de las diferentes entidades públicas se envió, por medio de la Secretaría Jurídica distrital una encuesta que tuvo como objetivo el *“Conocer cuáles son las acciones y condiciones de operación de las entidades Distritales en la jornada nocturna (18:00 a 06:00) como soporte del Acuerdo 706 de 2018 que ordena al distrito a elaborar un diagnóstico para promover el desarrollo socioeconómico de la ciudad a través de la Estrategia Bogotá Productiva 24 Horas”*

Se logró recopilar el resultado de 33 instituciones distritales, dentro de las cuales se encuentran alcaldías locales, Canal Capital, IDIPRON, IDRDR, IDIGER, IDPAC, Institutos distritales de Artes, Protección y bienestar animal, Patrimonio Cultural, JBB, diferentes Secretarías, Subredes Integradas de Salud y UAESP, entre otros. Con las respuestas se obtuvieron los siguientes resultados.

Del total de respuestas (33) se obtuvo que alrededor de 10 instituciones no prestan servicios nocturnos, dentro de las cuales se encuentran 4 Secretarías (Desarrollo Económico, Hacienda, Planeación, General), 3 Alcaldías (Bosa, Ciudad Bolívar, Usme), la Casa de Vivienda Popular, La Empresa Metro de Bogotá y el IPES.

Se preguntó a las 23 instituciones restantes por los horarios (nocturnos) de operación, obteniendo respuestas muy variadas. De esas 23 instituciones, cerca de un 39% prestan servicios toda la noche, como es el caso de Canal Capital, IDIPRON, IDIGER, Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Salud, entre otros. Las otras instituciones prestan, en su mayoría servicios de 18:00 a 21:00. La distribución se muestra en la Ilustración 13.

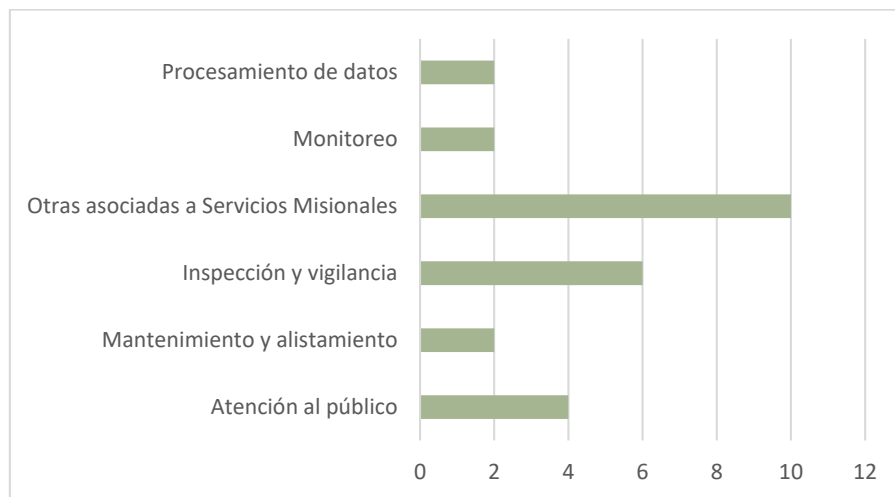
Ilustración 13 Horario Nocturno Entidades Distritales



Fuente: Elaboración Propia, 2018

En cuanto a los servicios prestados por las instituciones se presentaron diversos resultados. producto de las especificidades de cada institución, ya que se obtuvo que en su mayoría se realizan actividades específicas asociadas a los servicios misionales (I.e. mantenimiento y alistamiento de equipos en el caso de entidades de operación de servicios, mantenimiento e infraestructura). En segundo lugar se obtuvo que en el horario nocturno se llevan a cabo actividades de inspección y vigilancia (I.e. Operativos de control de pólvora de las alcaldías) y en tercer lugar, cerca del 17% prestó atención al público (I.e. actividades artísticas del IDART), como se muestra a continuación.

Ilustración 14 Tipos de funciones y/o Servicios

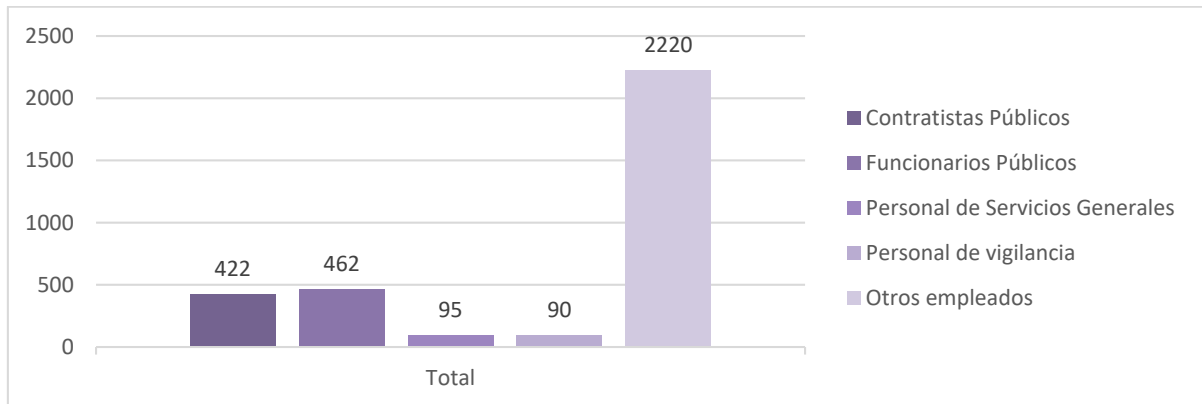


Fuente: Elaboración Propia, 2018

La prestación de estos servicios conlleva la necesidad de que exista disponibilidad de personal, personal que demandará servicios nocturnos, razón por la cual se preguntó a las instituciones por el número de personas ocupadas en la noche, de acuerdo a las actividades a desarrollar, con el fin de obtener información que permita inferir esto requerimientos y empezar a plantear estrategias que permitan potenciar la actividad

nocturna en Bogotá. Algunas instituciones manifestaron la variabilidad del personal de acuerdo a eventos específicos, y otras no registraron información para esta pregunta. Se obtuvo respuesta de 21 instituciones las cuales registraron la siguiente información.

Ilustración 15 Total de Empleados en jornada nocturna



Fuente: Elaboración Propia, 2018

Como se observa en la Ilustración 15 la mayoría de empleados nocturnos corresponden a la categoría de “Otros Empleados”, principalmente por parte de la Secretaría de Educación, que reportó 2090 empleados bajo esta categoría, adicional a 360 docentes de instituciones públicas, contabilizados en “Funcionarios Públicos”. Cabe resaltar que al momento de sistematizar esta información hizo falta información completa de las subredes integradas de Salud, de donde se estima una gran participación de empleados nocturnos, dada la naturaleza de sus actividades, así mismo ha de incluirse el pie de fuerza policial el cual se calcula en 18.000 uniformados, de los cuales el 20% opera en jornada nocturna, es decir alrededor de 3.600.

Respecto a los costos asociados a esta actividad nocturna, tanto institucionales como para los empleados se obtuvo, para el primer grupo, información muy diversa basada en el número de personas (no es constante) y por rubro, debido a que éstas son variables no se pudo estimar el valor exacto para cada institución. En cuanto a los gastos asociados a los empleados se buscó establecer el responsable de los mismos, para lo cual se encontró que, en la gran mayoría de instituciones, los gastos son asumidos, en parte, por la entidad y en parte por los empleados. Un factor a considerar al momento de formular estrategias.

Al evaluar las dificultades que se presentan para el desarrollo de actividades nocturnas en la capital, se evidenció la importancia de las variables de transporte y seguridad (por entorno y dificultad de lograr acompañamiento policial), seguidas de la obtención de permisos y el desconocimiento de la oferta nocturna de servicios.

Posteriormente se buscó establecer con las instituciones algunas propuestas por medio de las cuales cada entidad pudiese aportar a la estrategia Bogotá Productiva 24 horas, obteniendo resultados interesantes que serán incorporados a la formulación de estrategias, pero dentro de las cuales le resalta la importancia de mejorar la articulación interinstitucional y la comunicación con la ciudadanía.

Finalmente, fue posible identificar que, independientemente de si actualmente la entidad presta servicios nocturnos, si se considera necesario desempeñar el rol de la entidad en la jornada comprendida entre las 18:00 y las 06:00, en el 57% de los casos, con la salvedad de que se requiere garantizar las condiciones de seguridad y transporte, tanto para funcionarios como para la ciudadanía.

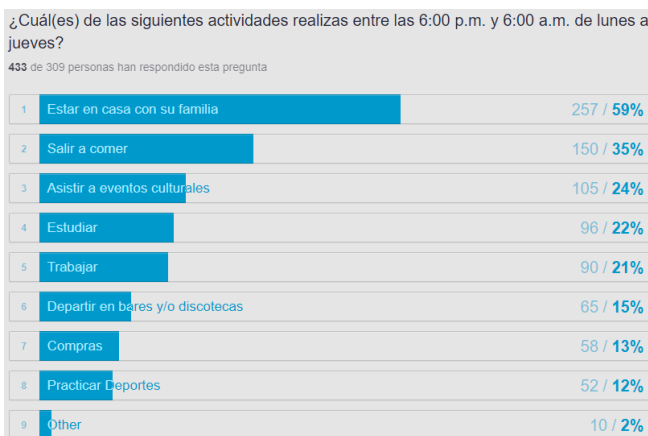
Este diagnóstico permite identificar que actualmente en Bogotá no existe un organismo que se encargue de la gobernanza de la noche como un elemento complejo y holístico, sino que existen, una serie de instituciones que desarrollan ciertas actividades nocturnas, usualmente desarticuladas, y que por ende, no desarrollan el potencial que tendrían de trabajar bajo la gestión de un “alcalde de la noche” acompañado de un comité u organismo articulador.

Sondeo a Ciudadanía

Para conocer la percepción de los ciudadanos y la disponibilidad de la comunidad para acceder a bienes y servicios nocturnos se condujo, con la colaboración de Cívico, un sondeo que buscaba determinar la aceptación de una Bogotá 24 horas, los resultados se muestran a continuación.

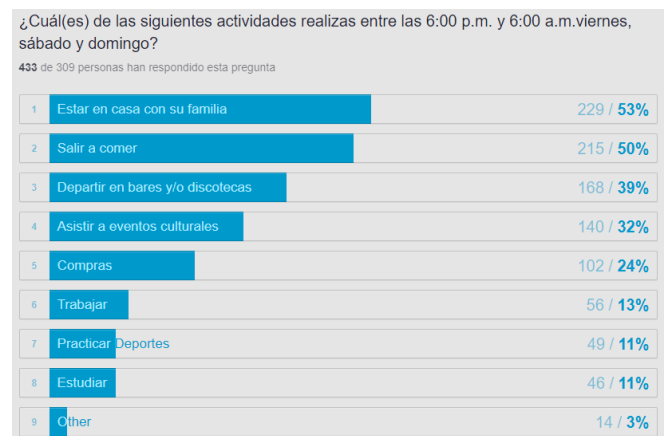
En primer lugar se buscó establecer la diferencia de la noche de acuerdo a los días de la semana, separados en dos grupos, el primero compuesto de lunes a jueves, y el segundo de viernes a domingo o fin de semana, ya que se espera que el comportamiento y consumo de bienes y servicios nocturnos cambie. Obteniendo los siguientes resultados

Ilustración 16 Actividades nocturnas. Lun-Jue



Fuente: Cívico, 2018

Ilustración 17 Actividades nocturnas. Vie-Dom



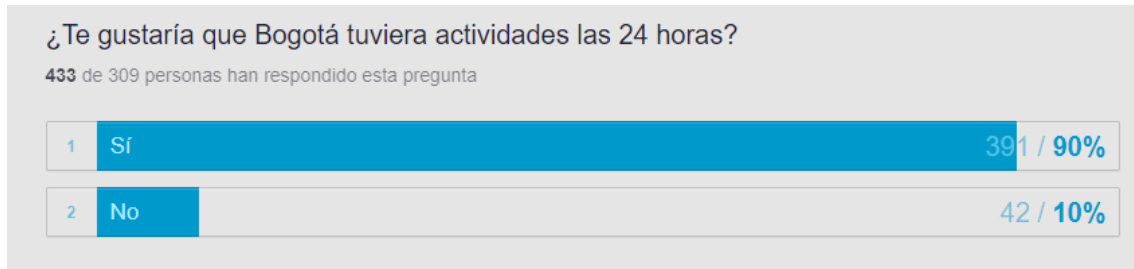
Fuente: Cívico, 2018

Al comparar se observa que, si bien en ambos escenarios prima la elección de “compartir tiempo con la familia”, el porcentaje disminuyó considerablemente (6%), y en segundo lugar se encuentra “salir a comer” pasando de un 35% a un 50% en las noches de fin de semana. El tercer lugar, ocupado de lunes a jueves por “acudir a eventos culturales” con 24%, pasa a ser ocupado las noches de viernes a domingo por la actividad “deportar en bares y/o discotecas” con un 39% (de lunes a jueves representaba un 15%), comportamiento que se repite con otras variables como estudiar y trabajar. Esta tendencia muestra un comportamiento altamente diferencial de las noches de la

semana y las del fin de semana, lo cual permite identificar un gran potencial de la economía nocturna, incluso en noches entre semana, en donde salir a comer y asistir a eventos culturales ocupan una posición importante.

Así mismo se manifestó el interés por que la ciudad tenga actividades 24 horas, alcanzando un 90% de favorabilidad frente a estas actividades, demostrando un altísimo porcentaje de personas dispuestas a acceder a bienes y servicios nocturnos, como se observa a continuación.

Ilustración 18 Disponibilidad a consumir bienes y servicios nocturnos



Fuente: Cívico, 2018

Respecto al tipo de actividades que preferirían en la noche, fue posible identificar una amplia variedad de opciones, dentro de las cuales resaltan las actividades asociadas normalmente a la economía nocturna, es decir ocio, recreación, cultura y gastronomía. Así mismo se encontró con el deseo de ampliar los horarios de ciertas actividades comerciales e incluso la posibilidad de tener acceso a servicios gubernamentales a los que, al desarrollar una actividad económica durante el día, se dificulta acceder en la noche, o incluso, de manera virtual.

Ilustración 19 Preferencia de actividades nocturnas



Fuente: Cívico, 2018

En cuanto a las principales limitantes de estas actividades nocturnas, se encontró un claro punto de convergencia con las instituciones, al identificar que las mayores limitantes están dadas por la seguridad y el transporte, seguidas por la iluminación y la diversidad de actividades culturales, como se evidencia a continuación.

Ilustración 20 Principales limitantes de la actividad nocturna



Estacionamientos y Servicios de Gobierno, se encuentran por debajo del 40%

Fuente: Cívico, 2018

Este sondeo realizado con Cívico, permite identificar el comportamiento de la noche y las preferencias de los usuarios de la aplicación, y a su vez, permite identificar líneas estratégicas para la formulación de estrategias de gestión, que busquen garantizar la disponibilidad de actividades nocturnas asociadas al ocio, la cultura y la recreación, pero

respetando los derechos la población circundante, evitando la generación y mal manejo de residuos, ruido excesivo, conflictos e inseguridad.

Junto con la encuesta e instituciones distritales se identificó la necesidad de un trabajo interinstitucional que permita garantizar la oferta y acceso a bienes y servicios nocturnos, asegurando la seguridad, iluminación, bienestar y acceso a sistemas de movilidad eficientes e incluyentes.

9.4. Reglas de juego

Las reglas de juego o regulaciones de la noche en Bogotá han venido sufriendo una serie de transformaciones, sujetas al cambiante contexto, pero siempre asociadas al enfoque coercitivo o donde la noche no es contemplada como objeto de política.

En el POT vigente, articulado mediante el Decreto 190 de 2004, la relación con la actividad nocturna presente en la ciudad de Bogotá es obviada en términos generales. Es decir, no existe una visión estructurada de la noche como un escenario que presenta dinámicas especiales. Las menciones directas en relación a la operación de algunas actividades nocturnas, representados en diversos servicios y usos particulares que serán descritos a continuación, no representan una visión amplia de la noche dentro de la perspectiva institucional y particularmente no representa un factor determinante en los componentes de la estructura funcional y de servicios de la ciudad.

La categoría de servicios de alto impacto es el único aparte en donde se toca el tema de la noche como factor distintivo de la actividad nocturna en la ciudad. En ella se caracterizan las actividades de “expendio y consumo de bebidas alcohólicas y/o **horario nocturno**”, grupo que incluye establecimientos como: discotecas, tabernas y bares. Estos lugares se integran a escala urbana y pueden estar localizados en Zonas de Servicios empresariales, Zonas de Comercio Cualificado, Zonas de Comercio Aglomerado, Zonas delimitadas de Comercio y Servicios de las Zonas Residenciales.

La asociación directa entre “expendio y consumo de bebidas alcohólicas” y “horario nocturno”, da cuenta de la reducción conceptual que se tiene de la noche desde la visión del Ordenamiento Territorial. Si bien, se reconoce la existencia de otro tipo de actividades que se desarrollan en la noche, tan importantes como la logística y la distribución de mercancía, no se manifiesta articulación alguna desde el POT con el complejo escenario que tiene lugar en la noche urbana.

Desde la visión institucional de la presente Alcaldía Distrital, representada en el documento del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos” 2016-2020, no se plantean propuestas estructurantes relacionadas a la vida nocturna y las actividades que en ella se desarrollen. Si bien existen menciones aisladas³⁷ sobre iniciativas en donde la noche representa un factor distintivo en las dinámicas urbanas, no se presenta la vida nocturna como un componente fundamental de la agenda de gobierno.

³⁷ En el documento oficial del Plan de Desarrollo se hace referencia a la noche: Centros noche para adultos mayores (páginas 96 y 168), a homicidios y su aumento en horario nocturno (páginas 189 y 194) y la percepción de miedo al caminar en soledad por parte de las mujeres (página 203).

Sin embargo, es necesario reconocer que se adelantan iniciativas que poco a poco empiezan a suministrar insumos para reconocer la importancia de la noche en la ciudad de Bogotá y a su vez ubicar este escenario como parte integral de la toma de decisiones. Los esfuerzos realizados por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte junto con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, en asociación con entidades como la Cámara de Comercio de Bogotá, empiezan a ubicar la noche como elemento estratégico en el panorama institucional. El lanzamiento de la Política Pública Distrital de Economía Cultural y Creativa en el marco de la Primera Conferencia Latinoamericana sobre Gestión Urbana Nocturna es reflejo del interés naciente en la noche como lugar de desarrollo económico basado en la cultura.

Es posible afirmar luego de esta revisión general que la noche hoy en día no es contemplada como un elemento estructurante dentro de la planificación territorial ni en la estructuración del Plan de Desarrollo de la ciudad de Bogotá. Existen aproximaciones al tema de manera fragmentada, dificultando la posibilidad de entender la dinámica nocturna de manera amplia y completa. A su vez, esta fragmentación en la concepción de la noche está soportada sobre ciertos prejuicios que impactan directamente sobre el imaginario colectivo, reduciendo la posibilidad de entender la noche como un espacio de diversidad y con múltiples posibilidades para la ciudadanía.

Por lo anterior, resulta indispensable incorporar una visión amplia y diversa de la noche en Bogotá desde la institucionalidad. Se debe plantear de manera progresiva propuestas y avances en la planificación de la actividad nocturna de la ciudad, partiendo por una recopilación y análisis de la mayor cantidad de información relativa a la dinámica nocturna, para así con el paso del tiempo, ampliar la concepción de la noche en la ciudadanía y consolidar la noche como una opción con las capacidades y condiciones óptimas para su desarrollo.

Si bien se expresó anteriormente que no existe un modelo claro de gobernanza de la noche, si se evidencia la participación de ciertas instituciones dentro de la administración de la noche, las cuales han de servir como punto de partida para un modelo de gobernanza más concreto.

Dentro de estas instituciones resalta la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la cual se encarga, como su nombre lo indica, de garantizar la seguridad en la noche capitalina y que destina para tal fin a un “encargado de la noche”, quien se encarga de vigilar y organizar las actividades nocturnas de la entidad.

Así mismo se prestan servicios de educación nocturna, salud, servicios públicos, movilidad, atención ciudadana, cultura y recreación. Estos servicios se prestan de manera independiente y desarticulada, razón por la cual si bien existe una gran oferta cultural en la ciudad, no se garantiza el acceso para toda la población.

Estos servicios presentan a su vez una serie de inconvenientes, producto del enfoque restrictivo bajo el cual se ha manejado la noche en la capital, en donde se han implementado medidas, no con el fin de aprovechar este espacio dinámico y vibrante, sino con el fin de restringir el acceso y disfrute. Un claro ejemplo de esto es la denominada Ley Zanahoria, la cual en sus inicios se implementó dando respuesta a las altas cifras de accidentalidad y riñas asociadas al consumo de alcohol, pero así mismo generó afectaciones a los comerciantes y la propagación de establecimientos clandestinos.

En la administración actual se implementó el programa “Sello Seguro” el cual permite a ciertos establecimientos de rumba extender su servicio hasta las 06:00, siempre y cuando estos cumplan con una serie de condiciones que garanticen la seguridad de sus clientes y vecinos. Esta iniciativa empieza a dar los lineamientos para una noche más permisiva pero que a su vez, cuente con un control de por parte del Distrito, incentivando e consumo, dinamizando la economía por medio de inversión y turismo, y asegurando el bienestar de los ciudadanos y visitantes de la capital.

Así mismo se han llevado a cabo jornadas como Bogotá Despierta o el Madrugón, en donde se extienden horarios de atención en locales comerciales y, en conjunto con el distrito, se proveen servicios de transporte y seguridad. Estas experiencias han arrojado resultados económicos y sociales muy positivos, como el aumento de la inversión, el acceso a bienes y servicios, y el aprovechamiento de la noche para actividades de ocio y cultura.

Estos incentivos contribuyen al desarrollo económico nocturno, enfoque principal del acuerdo 706 de 2018, pero han de ser complementados con otros elementos que incentiven y beneficien tanto a los ciudadanos como a los comerciantes, ya que sin seguridad, iluminación, transporte y otros elementos desarrollados a lo largo del presente estudio, son únicamente pasos aislados que pueden llegar a desaprovecharse.

La complejidad de la noche requiere una planeación holística, encabezada por un organismo o figura responsable de la noche bogotana y de todo lo que ella conlleva. Como se ha establecido en este diagnóstico, son varios los sectores promisorios de la noche capitalina, pero así mismo son diversos y requieren de un manejo y gobernanza debidamente estructurado. Así mismo se identificó que, debido a esta complejidad, la solución requiere de la participación de sectores privados (agremiaciones, comerciantes, comunidad y gobierno)

Esta estrategia es altamente compatible con lo identificado en el diagnóstico de instituciones y poblacional, en donde se busca y reconoce la necesidad de una mayor articulación institucional con el fin de asegurar la viabilidad de la prestación de servicios nocturnos, garantizando la seguridad para todos los actores involucrados.

Poner en marcha una estrategia 24 horas implica en primer lugar una alta voluntad política para focalizar esfuerzos en una franja específica de tiempo que a la fecha ha sido tratada de manera marginal y que ha sido abordada con esfuerzos aislados tanto del sector público y privado coordinados en algunos eventos como Bogotá despierta pero que no constituyen políticas continuas generen un crecimiento sostenido de la actividad nocturna.

Esa voluntad política debe traducirse en un esquema institucional que posibilite la corresponsabilidad entre el sector público sector privado y ciudadanía la coordinación efectiva y la puesta en marcha de acciones concretas para la ampliación y cualificación de la actividad en la noche.

El análisis realizado a pesar de la novedad del tema mostró una alta receptividad por parte de la institucionalidad pública los gremios económicos y la misma ciudadanía lo que constituye un factor a favor para la puesta en marcha la estrategia.

El esquema institucional y se construya para la noche deberá tener en cuenta desde el punto de vista legal el no generar mayores erogaciones al Distrito. Dado que el tema es

más amplio que las actividades tradicionales de la noche asociadas al ocio y el esparcimiento implicaría inicialmente un liderazgo y gerencia desde la administración distrital, Con amplia participación de voceros los diferentes actores de la noche y de los territorios donde se implementa la estrategia.

En el corto y mediano plazo, las oportunidades para mejorar las condiciones en que laboran los trabajadores a partir de la madrugada así como para promover la incorporación de más empresas en estas jornadas, radica esencialmente en enfocar las actuaciones relacionadas con el transporte, la seguridad y el espacio público sobre las grandes concentraciones, incluidas actuaciones urbanísticas que optimicen las condiciones de localización y mejoren su entorno. Actuaciones integrales serán base para operar de manera progresiva una estrategia de promoción de la noche, que incluyan mejoras en espacio público, iluminación, oferta cultural, seguridad y ampliación y diversificación económica además de incentivos y estrategias de mercadeo.

Como ejemplo, se puede examinar una reciente intervención en Corabastos. El Distrito Capital ha desarrollado allí una operación de seguridad pública y vigilancia que comprometió a la propia Central de Abastos y a su entorno conformado por 80 barrios de la UPZ, entre los cuales unos 20 resultaban afectados muy directamente por el consumo de licores a altas horas de la noche y la madrugada. La UPZ había llegado a exhibir los más altos índices de inseguridad dentro del Distrito; en buena medida, su ocurrencia se atribuyó a la mala calidad de los establecimientos que los expendían, a la falta de iluminación interior y en el espacio público, así como a deficiente vigilancia por parte de la policía. Inicialmente, se prohibió el expendio de licores durante la noche lo cual suscitó descontento y protesta entre propietarios de los establecimientos y otros ciudadanos, aun cuando el mantenimiento de la prohibición durante 90 días produjo disminuciones notables en los mencionados índices. Finalmente se optó por un procedimiento semejante al que se ha utilizado exitosamente en otras ciudades del mundo basado en acuerdos entre autoridades, comunidades y empresarios, cuyo cumplimiento debe ser estrictamente monitoreado y controlado por todas las partes involucradas. Además, las regulaciones urbanísticas de Bogotá contemplan los **Planes de Reordenamiento** y de **Regularización y manejo** que podrían adoptarse en estos casos para optimizar las condiciones de implantación de las concentraciones y de su entorno (ver Decretos 430/2005 y 132/2007).

10. Una Estrategia para la Noche

10.1. Las Áreas de Oportunidad para la Noche

Como parte de los resultados esperados del estudio diagnóstico, se estableció la identificación de áreas de oportunidad para establecer una estrategia Bogotá 24 Horas. En capítulos anteriores se describió la localización de las actividades económicas. Como insumo para la definición de la estrategia se ha construido un modelo probabilístico que permita establecer las zonas de oportunidad para la implementación de la estrategia Bogotá 24 horas

El modelo parte de los siguientes supuestos generales:

1. Las áreas residenciales exclusivas no aceptan actividad nocturna.
2. Las manzanas de la ciudad en donde hoy se desarrolla actividad económica tienen una alta probabilidad de expandir la actividad a la noche.
3. Las centralidades son los sitios en donde se desarrolla actividad económica pero solo en algunas manzanas que cumplen condiciones posteriormente especificadas se tendrá una probabilidad superior de aceptar la expansión de la actividad a la noche.
 - 3.1 En algunas manzanas de las centralidades se desarrolla ya actividad en jornada expandida pero no es visible. Por ejemplo, la industria.
 - 3.2 La actividad importante para la estrategia es la que requiere soporte para su fortalecimiento.
4. Las centralidades tienen jerarquías y con ella se incrementa la probabilidad de aceptar la estrategia Bogotá 24 Horas, B24H.
 - 4.1 Las centralidades de alta jerarquía al tener funciones metropolitanas o de largo alcance, tendrían una mayor probabilidad de aceptar la estrategia B24H. Estas serían unas de las áreas candidatas a piloto.
 - 4.2 Algunas centralidades de carácter local tendrían altas posibilidades de aceptar la estrategia B24H.
5. Se asume que la entropía de actividades económicas permite una mayor probabilidad de aceptar la estrategia B24H.
6. Se asume que condiciones físicas como los equipamientos, accesibilidad, seguridad, iluminación, incrementan la probabilidad de aceptar la estrategia B24H.
7. Se asume que las condiciones socioeconómicas como el ingreso, el estrato y la localización de hogares afectan la probabilidad de aceptar la estrategia B24H.

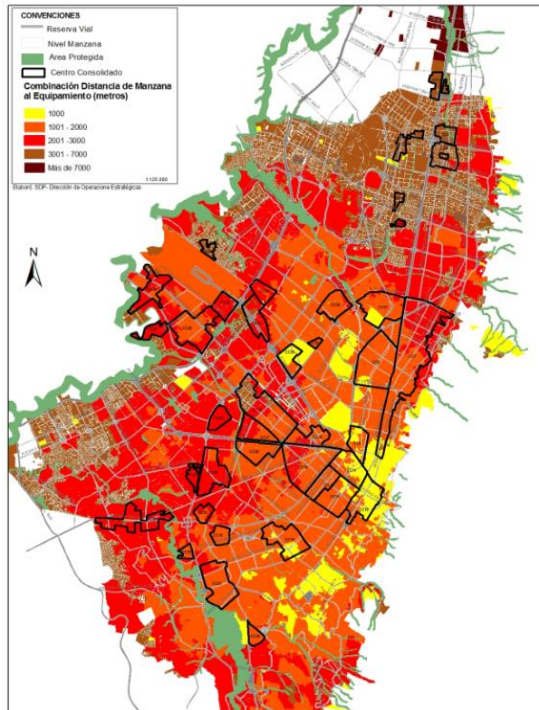
Estos supuestos fueron incluidos en el modelo y probada su relevancia estadística. Para el efecto se realizó el siguiente conjunto de procedimientos:

1. Identificación de los centros de empleo de la ciudad. Se utiliza el resultado de Guiliano y Small y Pen.
2. Se identifican áreas de mercado de las centralidades para establecer el alcance local.
3. Se jerarquizan los centros para establecer los de amplio alcance.
4. Se corren los modelos sobre las variables que operan los supuestos.

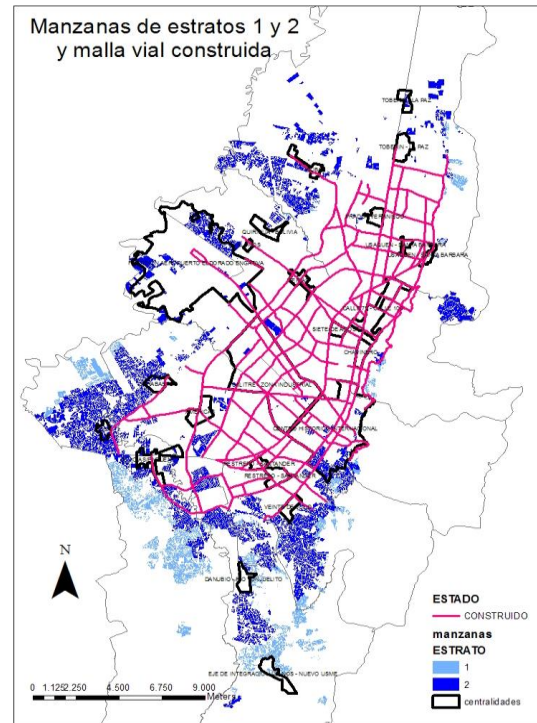
El análisis de la estructura socioeconómica y espacial de Bogotá parte del empleo y su aglomeración como variable central. En virtud de la utilización de los hechos físicos, las centralidades, como instrumentos de equilibrio territorial y de reducción de las desigualdades socioespaciales, se busca encontrar algunos determinantes del empleo como referente de ingreso de la población. Encontrados estos determinantes, se establecen los factores asociados al asentamiento poblacional para de allí conformar las centralidades y las variables de seguimiento hacia el futuro. En primer lugar, se presenta una imagen del asentamiento poblacional y productivo de la región, posteriormente se describen los centros de actividades económicas del Distrito, se presentan los modelos y finalmente se presentan las centralidades.

La perspectiva de ordenamiento se soporta en la reducción de costos urbanos que generan segregación y pérdidas de productividad. Se acepta la hipótesis de renta ofrecida como determinante central de localización de hogares y empresas. Es decir, las aglomeraciones se originan en los rendimientos crecientes y ofertas de bienes públicos que acentúan las interacciones de individuos. Por su parte, los diferenciales de beneficios y de ingreso permiten elegir el lugar de producción y de residencia. En virtud de las desigualdades de ingreso y la escasez de recursos de inversión pública, los hogares de bajo ingreso se ven confinados a los márgenes de la ciudad en donde difícilmente acceden a los bienes públicos por los rezagos de inversión pública.

Mapa 36 Índice de Dotacionales



Mapa 37 Estratos 1 y 2



Fuente: SDP-DOE, 2018

Si se toma como distrito central de negocios la zona de mayor precio comercial, la Zona Rosa, el centro Andino, el Parque de la 93 y el Teleport Business son el referente. La estructura de uso residencial se configura a partir de La Cabrera (cercana al núcleo Zona Rosa, el centro Andino, el Parque de la 93). Los diferenciales de beneficios en las firmas se aprecian en la renta del suelo que deben pagar las empresas. Los establecimientos localizados en el centro Andino pagan 7,3 veces la renta del suelo respecto de los localizados en El Siete de Agosto y 36,7 veces lo pagado por los establecimientos de la zona industrial de Cazuca Bosa. Por su parte, Los hogares localizados en La Cabrera pagan 29,3 veces más renta del suelo que los hogares localizados en Ciudad Bolívar. Estas razones de precios son indicadores de los diferenciales de productividad de las actividades económicas en las distintas zonas de la ciudad y de los ingresos recibidos por los hogares.

En el Mapa 37 y el mapa Mapa 36 se puede apreciar información que soporta la lógica de mercado como estructuradora de la ciudad. El índice de dotaciones señala que los hogares de estratos 1 y 2, o bajos ingresos, se encuentran localizados a mayor distancia de los hogares de altos ingresos. Por su parte, la malla vial, accesibilidad, es escasa en estas zonas urbanas lo que se traduce en unos costos exorbitantes de desplazamiento para esta población localizada a 15,7 kilómetros del DCN de la ciudad (Ciudad Bolívar – La Cabrera).

La reducción de costos y la segregación se reducen en un esquema de ordenamiento que propenda por el equilibrio territorial. Se usa como principio de actuación que desde las intervenciones del territorio se puede mejorar la distribución del ingreso y la calidad de vida si se recompone la estructura del gasto de los hogares en bienes asociados o de manejo de la administración de la ciudad. Menores desplazamientos, por ejemplo, en la consecución de bienes de jerarquía normal o al lugar de trabajo implican menos costos de transporte. En este sentido para alcanzar el equilibrio se utilizan los centros de empleo como instrumento al ser tomados como referentes de localización de la población y oferta de bienes urbanos.

El objetivo central es configurar un centro duro de alta jerarquía descentralizado en unos subcentros de menor jerarquía y pequeñas aglomeraciones, sobre los cuales se articulan los lugares de residencia a partir de la oferta de bienes urbanos como dotacionales. Se asume que las decisiones de localización de la población se derivan de la distancia a los centros de empleo y de la oferta de bienes públicos. Las líneas punteadas indican que los subcentros de empleo y las pequeñas aglomeraciones de empleo determinan las áreas de influencia o *centralidades*. La reducción de costos de desplazamientos se alcanza al integrar la red de centros con la malla vial.

Se requiere entonces diagnosticar la configuración de centros de Bogotá como punto de partida para establecer los centros de empleo y su jerarquía funcional, es decir, que tipo de bienes se ofrecen allí. Esta tarea inicial permite establecer la magnitud del desequilibrio e identificar áreas deficitarias de centros de empleo. En segundo lugar, se requiere establecer los determinantes de la localización del empleo en la ciudad con dos propósitos: realizar seguimiento a la estructura socio espacial y establecer las decisiones de política o intervención para direccionar las fuerzas del mercado o prever las presiones del mercado sobre los usos del suelo. Finalmente, se requiere establecer las variables que ordenan la localización de la población. Estos determinantes, del empleo y de la población, permiten a la administración de la ciudad mayor precisión en los efectos buscados de las intervenciones.

Los centros distritales de empleo

En primer lugar, la identificación de los centros de empleo en Bogotá se realiza de dos formas. La primera con los criterios de Giuliano and Small (1991) y la segunda a Pan (2003). Con G&S se tomó la base de empleo por manzana del censo 2005, se calculó la densidad de empleo por acre y se tomaron aquellas con densidades mayores a 10 empleos por acre. El criterio del número de empleos fue cambiado para adecuarlo a la realidad de la ciudad. En virtud de la alta concentración del empleo, se tomó el promedio del último decil de empleo de Bogotá. Si la manzana cumple con los dos criterios se elige para candidata a conformar un centro o subcentro.

Tabla 34 Variables Giuliano y Small

Densidad	10
Empleo	267

La otra forma de identificación parte de suponer que, si la densidad de empleo por acre se distribuye normalmente, los valores estándar o Z pueden ser utilizados para describir

la diferencia entre la densidad de una manzana y la densidad media de todas las manzanas. El Z_i , asociado con la densidad de empleo en la manzana i , viene dada por:

$$Z_i = \frac{E_i - \bar{E}}{\sigma} \quad (1)$$

En donde \bar{E} es la densidad media de empleo de la ciudad y σ la desviación estándar. Dado un umbral T de la densidad de empleo, la fórmula anterior se transforma en:

$$Z_i = \frac{E_i - \bar{E}}{\sigma} \geq T \quad (2)$$

$$E_i \geq \bar{E} + \sigma * T \quad (3)$$

Una manzana se selecciona cuando la densidad es mayor que o igual a la densidad media más el producto de la desviación estándar de la densidad y el umbral. Bajo el supuesto que la densidad de empleo sigue una distribución normal, para seleccionar las manzanas que tienen mayor densidad de 95 por ciento de los terrenos, el umbral del valor Z se establece en 1,64. Del mismo modo, se establece T como 1,28 para seleccionar las manzanas de densidad superior al 90 por ciento. Por lo tanto, la densidad de corte mínimo $\times 1,64 * T$ puede ser utilizado para identificar las vías entre el percentil 95 y $\times 1,28 * T$, T se utiliza para identificar los tractos entre el percentil 90. En consecuencia, una manzana es seleccionada cuando su densidad de empleo es superior a la densidad media de empleo más el producto de la desviación estándar y el umbral calculado.

$$E_i \geq \bar{E} + \sigma * T \quad (4)$$

Después de que un clúster de manzanas se selecciona como manzanas contiguas con densidad de empleo por encima del umbral en el mapa, un procedimiento basado en el SIG se lleva a cabo para identificar los subcentros de empleo entre las manzanas candidatas, a través de los criterios de empleo total, es decir, puestos de trabajo totales, por ejemplo 10.000 o en nuestro caso 267. En virtud de la inexistencia de dos bases de empleo comparables para establecer la dinámica temporal, se estableció una propuesta para la previsión del patrón de localización sobre el territorio consistente en los siguientes pasos:

1. Se establecen como centros consolidados aquellos grupos de manzanas que tienen la condición de G&S, densidad de empleo mayor a 10 y empleo mayor a 267, y son vecinas. Los vecinos comparten una frontera, no se consideran vecinas aquellas manzanas que comparten frontera con vía arterial o con estructura ecológica por cuanto esto rompe la estructura del tejido económico.

2. Se relajan las condiciones de G&S para establecer como *centros potenciales* aquellas manzanas que tienen una densidad mayor de 10 y entre 200 y 267 empleos. No se consideran vecinas aquellas manzanas que comparten vecindad con vía arterial o con estructura ecológica. Si entre dos centros consolidados se encuentran centros potenciales se supone que en el futuro se densifican y colisionan en un solo centro.
3. Se establecen como centros periféricos aquellas manzanas que tienen la condición 2 G&S_2r y son vecinas a las manzanas con condición 1 de G&S. No considerar vecinas aquellas manzanas que comparten vecindad con vía arterial o con estructura ecológica. Esta configuración permite señalar que el centro consolidado crecerá por donde se localiza el centro periférico.
4. Se nombran a los grupos que quedaron aún sin restricciones (cc1, cc2, cc3...ccn) en el primer caso y (cp1,cp2,cp3....cpn) en el segundo. Es decir, si son 40 manzanas agrupadas o dos manzanas agrupadas se consideran ponerles nombres a los grupos que pueden ser conjuntos de 1 o 100 por ejemplo.
5. Si existen grupos que limitan por vías arteriales se juntan estos grupos como un conglomerado (Cn1, Cn2, Cn3,...Cnn)
6. El mayor conglomerado es denominado "core"

De nuevo, si existe un conglomerado de centro consolidado y centro potencial en su área externa se considera centro en expansión: Ce_ex. Si existe un conglomerado de centro consolidado sin centro potencial y limitado por vías arteriales, estructura ecológica o altos edificios, se denomina centro en implosión: Ce_im. Si existen centros 2 no vecinos en espacios cercanos, figura, se denominan centros dispersos. Por supuesto estos centros quedan en las áreas de las zonas de alta probabilidad de cambio de uso y de edificabilidad de acuerdo con las licencias de construcción del período 2010-2015.

La localización del empleo

En virtud del objetivo de política de establecer entornos urbanos que ofrezcan bienes y servicios que permitan descentralizar el distrito central de negocios en los cuales el ciudadano pueda encontrar empleo local, se requiere establecer el conjunto de determinantes del empleo por manzana. Para el efecto se estima una regresión en logaritmos de:

$$lem_{mz} = \beta_0 + \beta_1 lde + \beta_2 lest + \beta_3 av + \beta_4 dv + \beta_5 tv + \beta_6 f1 + \mu \quad (5)$$

En donde la variable dependiente es el empleo y las independientes son la densidad del empleo, el número de establecimientos, el avalúo por manzana, la distancia a la vía, el tipo de vía y la oferta de bienes urbanos medidos, f1; como el componente principal. El empleo por manzana se incrementa con la densidad de empleo por acre de manera

significativa y con el número total de establecimientos en menor medida a la variable anterior. Para efectos de intervención, la asociación de estas dos variables indica que la apertura de un nuevo establecimiento económico se realizará en aquellos lugares en donde haya una mayor concentración de empleo y establecimientos. Es decir, los centros de empleo no solo ofrecen más empleo, sino que son imanes para la localización empresarial.

El avalúo de la manzana, proxy de la presión de demanda por estas localizaciones, indica que a mayor dinámica económica y, en consecuencia, mayor empleo, se incrementará la atracción de empleo sobre estas manzanas. Los precios del suelo deberían ser un indicador de las presiones de demanda a tener en cuenta para la localización del empleo. Este resultado no es extraño, las aglomeraciones de empresas generan presiones sobre el precio del suelo. El empleo se incrementa con la distancia a las vías y al tipo de vía. No son las vías arteriales en donde se localiza el mayor empleo, es al interior de la malla vial arterial.

En virtud de que el tipo de vía aumenta de forma inversa a su naturaleza física. Es decir, la vía arterial es calificada con 1 y se asigna un número mayor de ahí en adelante, pero en términos físicos se va hacia vías locales. Los equipamientos tienen la misma importancia de la distancia a las vías, equipamientos a gran distancia de los centros de empleo tienen menor atracción de empleo en las manzanas. En términos de política pública el gobierno distrital debe utilizar los centros de empleo de alta densidad para crear las condiciones a atracción de mayor empleo. Es decir, ofrecer accesibilidad de los ciudadanos a estos centros e infraestructura que permita la densificación.

$$lem_{mz} = lemp_{est} + e \quad (6)$$

Una observación adicional sobre los resultados del modelo debe ser realizada. Como el empleo se explica por los coeficientes de la ecuación 5, su aplicación a la información de las manzanas utilizadas para el modelo permite establecer el empleo estimado como lo señala la ecuación 6. Esto es importante porque se puede simular sobre cada manzana que empleo se tendría si se incrementan las variables de la ecuación. Por ejemplo, las manzanas 924507 y 922403 tienen el empleo estimado de la Tabla 35.

Tabla 35 Código MZ y empleo

Código_MZ	Empleo
924507	15,31
922403	4,27

Fuente: Elaboración Propia

La ciudad podría incrementar la malla vial del núcleo de empleo a la cual pertenece la manzana 922403. Esto indicaría un cambio a 4.5, por ejemplo, lo que se traduce en un incremento de 20 empleos si se toma el antilogaritmo de estas dos cifras. Es decir, el empleo estimado y las propuestas de inversión que modifique los valores de variables de control de la administración indicarían cuales serían los resultados esperados de las

intervenciones de la administración. También explicaría que tan difícil es la tarea a enfrentar por la administración en la intervención en las zonas de bajos centros de empleo.

Centralidades en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá 2017

Las áreas de aglomeración económica, entendidas como las zonas donde se concentran diferentes tipos de actividades económicas, han sido la herramienta de análisis en los últimos años en cuestiones de ordenamiento territorial, para la consecución del equilibrio espacial como objetivo fundamental de las políticas de ordenamiento territorial (Secretaría Distrital de Planeación, 2017). Las aglomeraciones donde se presentan concentraciones consolidadas de empleo formal que persisten en el tiempo son conocidas como “centralidades” (Secretaría Distrital de Planeación, 2011); este concepto, se adopta como parte de la estrategia espacial de organización del territorio desde la primera década del siglo XXI y es parte fundamental para el entendimiento del tejido económico de la ciudad.

Desde el decreto 619 del 2000, donde se plantea la necesidad de fortalecer los corredores comerciales y las centralidades para aumentar la capacidad de soporte a nuevas actividades económicas generadoras de empleo en estas zonas de la ciudad; así mismo, el decreto 190 de 2004 propone que, desde el entendimiento de la especialización funcional de la ciudad, como una zona donde se desarrollan actividades económicas del sector servicios e industriales.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), en el largo plazo, presenta tres estrategias de organización del territorio, a saber: la primera, es la estructura ecológica principal que propone una red de espacios biodiversos donde se integran las áreas protegidas, los corredores ecológicos, los parques urbanos y el área donde se encuentra el río Bogotá, y se articulan con la estructura ecológica regional; la segunda estructura, se refiere al componente socio-económico y espacial, que busca la identificación de una red de centralidades que garantiza el equilibrio entre las zonas urbanas y rurales e integra el desarrollo económico de Bogotá con la región; finalmente, la estructura funcional de servicios presenta los sistemas de servicios públicos, la movilidad y el equipamiento que soporta la estructura socioeconómica con sus centralidades.

Las centralidades, como componente espacial de ordenamiento, trabajan junto con zonas de operación estratégica y buscan la competitividad, productividad e integración de la región. Estas zonas, deben ser sometidas a una correcta especificación espacial para comprender su papel económico y la importancia en la toma de decisiones sobre el Ordenamiento Territorial estratégico en la Ciudad.

La revisión del POT para 2017 propone un nuevo análisis de identificación de las zonas de aglomeración económicas y por ende de la definición de las centralidades en el esquema de ordenamiento del territorio en la región, basado en la localización de actividades productivas y no meramente en el indicador de concentración del empleo formal mencionado previamente. Esta visión, parte de la definición de “economías de aglomeración” como un conjunto de beneficios que obtienen las empresas y personas al ubicarse espacialmente cerca unas de otras (Secretaría Distrital de Planeación, 2017).

La identificación de centralidades para Bogotá en esta última revisión se da por medio de un modelo procedimental compuesto por cuatro etapas, donde a partir de cuatro variables de identificación de actividad económica, se reconocen zonas potenciales de

aglomeración económica, se clasifican y finalmente se jerarquiza las actividades económicas que componen tales zonas para definir las centralidades. Así, las centralidades serán conocidas como las zonas de aglomeración económica con el más alto nivel de jerarquización de las actividades económicas que la componen.

El reconocimiento de las aglomeraciones económicas y centralidades es primordial para la formulación de estrategias que beneficien el sector productivo y de servicios en la ciudad (Secretaría de Planeación de Bogotá; Universidad del Rosario - Centro de Pensamiento de Estrategias Competitivas, 2015). Para la propuesta de ordenamiento del 2017, se inició la identificación de estas zonas por medio de un análisis exploratorio por manzanas con el fin de encontrar relaciones espaciales (Test Moran I) basadas en la creación de un indicador compuesto por la agrupación de cuatro variables, presentadas en la Tabla 36. Los altos índices de informalidad en el empleo para la ciudad de Bogotá y alrededores son la razón por la que se utilizan tres variables de apoyo adicionales en la identificación de aglomeraciones económicas.

El análisis de las cuatro variables por medio de la representación espacial arroja señales interesantes sobre las aglomeraciones económicas de la ciudad. Por ejemplo, el tipo de uso del suelo permite reconocer cinco zonas tradicionales donde se desempeñan actividades de tipo industrial: Puente Aranda, Venecia, la Autopista Sur, Autopista al Llano y cercanías al Aeropuerto El Dorado; las zonas de tipo comercial y financiero: Chicó Norte, Centro Internacional y Porciúncula. Así mismo, estas zonas concuerdan con la información que arroja la intensidad del empleo y los precios del suelo.

Tabla 36 Variables utilizadas en la construcción del Índice compuesto preliminar

Variable	Descripción
Empleo	Personal ocupado por establecimiento registrado en la base de datos Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bogotá, 2013.
Precios del Suelo	Mediana de los precios del suelo por manzana de los usos no residenciales, obtenido de la Base de datos Valor de Referencia de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, 2016
Consumo de Energía	Hace referencia a una variable proxy de producción y corresponde al consumo de energía comercial e industrial KWH por manzana que fue tomado de la base de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, septiembre 2016
Densidad no Residencial	Relación de los metros cuadrados totales construidos no residenciales de una manzana sobre su área útil ajustada. Calculada con la información de la base de Usos de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, 2016

Fuente: Información tomada del documento diagnóstico del POT de la Secretaría de Planeación Distrital, 2017

En esta primera fase de identificación, se obtuvo como resultado zonas potenciales a ser llamadas “aglomeraciones” y se clasificaron las zonas comprendidas por un determinado número de manzanas dependiendo del indicador por nivel arrojado en el Test. Del mismo modo, usando las cuatro variables mencionadas, se realizó una regresión auxiliar conocida como Local Weight Regression para identificar posibles vacíos en la estructura económica y evaluar la consistencia de los resultados obtenidos con la aplicación de la técnica I de Moran. En este punto, se concluye que estas áreas potenciales, contienen conjuntos de manzanas con actividad económica significativa respecto al resto de la ciudad, cumplen con unos criterios de continuidad y concentración y, además, las vecindades también muestran altos valores de empleo frente al resto de la ciudad (Secretaría Distrital de Planeación, 2017).

Por medio de un mapa de la zona correspondiente a Bogotá - Región se representó los resultados del análisis exploratorio por manzanas, logrando conocer la ubicación de las agrupaciones candidatas a constituir aglomeraciones y completando así, un esquema de polígonos para facilitar las etapas posteriores del proceso. Estos polígonos, permiten realizar una delimitación espacial que busca entender los límites de las zonas de aglomeración por el efecto que tienen los corredores viales, la vocación o especialización de la zona y las áreas protegidas de la ciudad.

Con las potenciales zonas candidatas a aglomeraciones, se realiza una caracterización basada en cinco criterios diseñados para lograr una definición acertada de las zonas de concentración económica y la intensidad de la actividad que allí se presenta, teniendo en cuenta las variables mencionadas en la Tabla 38.

Los resultados de esta clasificación por multicriterio presentan la definición de las zonas de aglomeración, áreas de desborde, los elementos con potencial actividad económica aislados y las zonas de tejido económico insipiente.

Tabla 37 Criterios y categorización de las zonas de aglomeración económica

Criterio	Descripción	Categorización		
		Aglomeración Especializada industrial	Aglomeración Especializada de actividad terciaria	Elementos Puntuales
Tamaño de la aglomeración	Cantidad mínima de manzanas con alta actividad económica que deben estar juntas para ser considerada aglomeración	> 6 manzanas	> 6 manzanas	<= 6 manzanas

Criterio	Descripción	Categorización		
		Aglomeración Especializada industrial	Aglomeración Especializada de actividad terciaria	Elementos Puntuales
Slope	Determina el núcleo y las áreas de desborde de la aglomeración a través del cambio de pendiente en la intensidad de las variables económicas.	Núcleo: centro de la actividad Área de desborde	Núcleo: centro de la actividad Área de desborde	NA
Especialidad económica	Mide el grado de ventaja comparativa o especialización de la aglomeración. 8 niveles de actividad	Industria, logística o transporte	Servicios o Comercio	NA
Continuidad y Efecto Barrera	Las manzanas presentan continuidad en el tejido urbano	Si	Si	No / +-
Controles Temáticos	Zonas protegidas			

Fuente: Documento diagnóstico POT 2017

La definición de las zonas por medio de esta categorización permite identificar también el núcleo y las zonas no nucleadas de las aglomeraciones. Una conclusión del análisis planteado es que los polígonos que conforman el tejido económico aglomerado pueden agruparse según sus características y el rol que desempeñan en la economía de la ciudad. Así mismo, para definir las centralidades, con base a esta clasificación multicriterio se realiza la jerarquización de las actividades económicas que se llevan a cabo en las zonas donde se reconocieron aglomeraciones bajo los criterios mencionados. Así pues, la definición de las diferentes zonas se presenta en la Tabla 38

Tabla 38 Definición de las zonas caracterizadas por multicriterio.

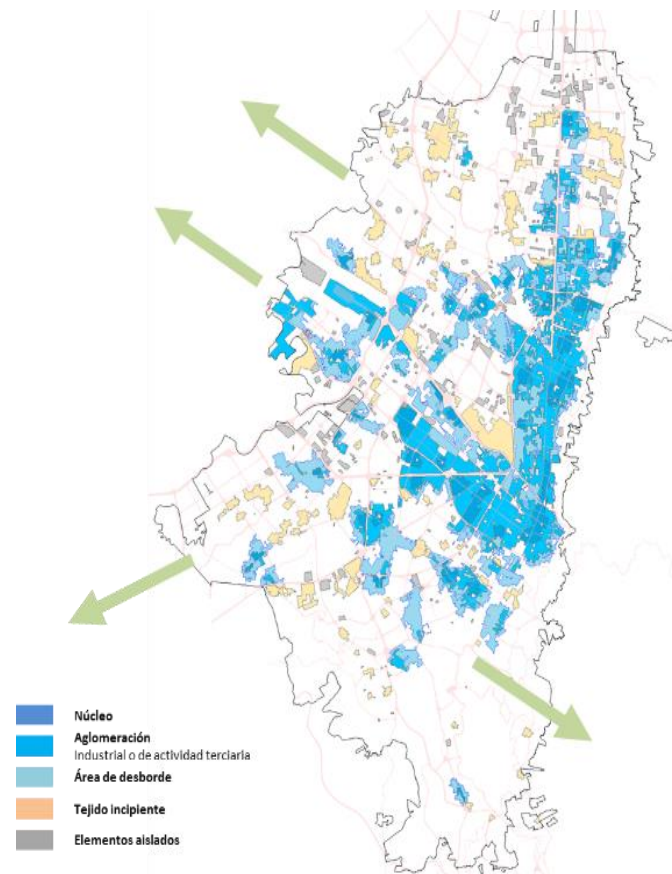
Zona	Definición por caracterización
Aglomeración – Núcleo	el lugar en donde se registra la mayor concentración e intensidad de la actividad
Aglomeración – No núcleo	

Zona	Definición por caracterización
Área de desborde	Áreas de influencia en donde suelen desarrollarse actividades de media intensidad contiguas a las aglomeraciones
Elemento Aislado	Elementos con alta intensidad en la actividad económica pero aislados del tejido económico continuo
Tejido Incipiente	Áreas que presentan tejido económico con alguna variable relativamente alta respecto a su entorno cercano.

Fuente: Documento diagnóstico POT 2017

La caracterización de las zonas permitió que las aglomeraciones de actividades industriales y de servicios, identificadas y ordenadas espacialmente en 50 polígonos (Ver Mapa 38) fueran agrupadas estratégicamente en piezas urbanas teniendo en cuenta las propiedades físicas y económicas de cada zona, por ejemplo se tuvo en cuenta: tejido urbano y conectividad física; efecto barrera o de conexión por malla vial, de transporte o elementos ambientales y/o tendencia de crecimiento de la actividad económica. Organizar estas zonas por subgrupos permitiría luego realizar una jerarquización de las actividades económicas desarrolladas en cada una de las piezas urbanas. La jerarquía está relacionada con el valor económico agregado y el tipo de empleo que genera una actividad. Cuanto mayor sea el valor agregado y el empleo cualificado, mayor será la jerarquía de las actividades económicas de una pieza. (Secretaría Distrital de Planeación, 2017)

Mapa 38.- Polígonos clasificados por la definición de la Tabla 38

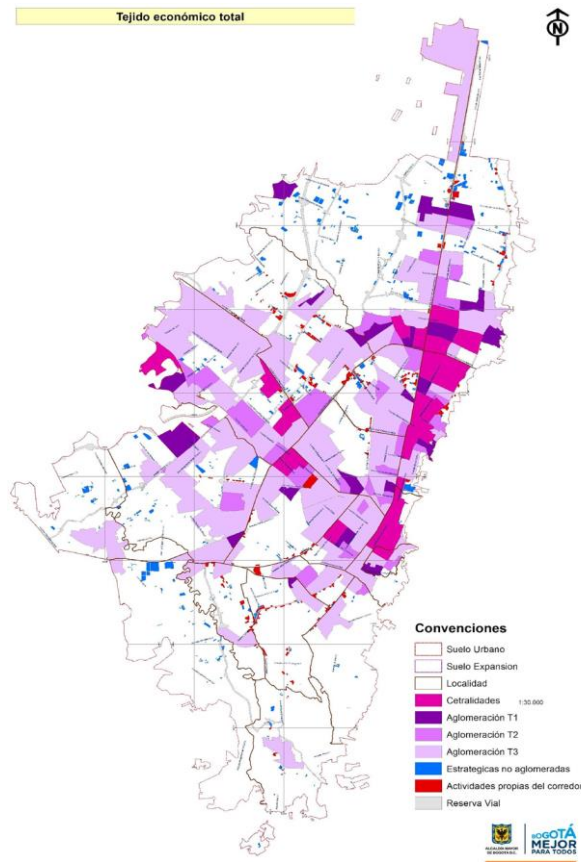


Fuente: Documento diagnóstico POT 2017

Las zonas de aglomeración económica (agrupadas en piezas urbanas) que se componen de actividades de más alta jerarquía tienen un impacto notable dentro y fuera de los límites de la ciudad. Esto, porque la concentración de actividades de servicios financieros, empresariales y de administración pública atraen clientes y proveedores de menor jerarquía para acceder a estos servicios o que están interesados en ofrecer insumos y mano de obra. Es importante recordar que las piezas de alta jerarquía se distinguen por tener una alta densidad del empleo y altos precios del suelo (medidos en metros cuadrados). La transformación del mapa de polígonos a la agrupación por piezas urbanas se muestra a continuación en el Mapa 39.

Las piezas urbanas compuestas por zonas de aglomeración económica con actividades económicas de más alta jerarquía son conocidas como “centralidades”. Bajo este esquema, se definen ocho centralidades, ubicadas en su mayoría en cercanías de los principales corredores viales de la ciudad; las centralidades estarán rodeadas por aglomeraciones de jerarquía media y finalmente, alrededor de estas se encuentran las zonas de baja jerarquía y elementos aislados con potencial económico. Se obtiene entonces un modelo donde el área de influencia económica de las centralidades se extiende hasta la ubicación estratégica de las aglomeraciones de menor jerarquía. En comparación con el POT construido bajo el Decreto 190 de 2004, las centralidades pasan de ser 20 a solo ocho (8).

Mapa 39.- piezas urbanas clasificadas por la jerarquía de las actividades económicas que las componen



Fuente: Documento diagnóstico POT 2017

En este escenario, es posible entender que las antiguas centralidades se componían de tejido económico con varios niveles de jerarquía, teniendo así zonas de mayor área. El principal cambio con la propuesta de ordenamiento territorial de 2017 son centralidades de menor tamaño rodeadas por zonas de actividad económica de menor jerarquía. Finalmente, la Tabla 39 muestra las zonas de la ciudad correspondientes a los diferentes niveles de concentración de la actividad económica, donde se distinguen las zonas con actividades económicas de primera jerarquía, definidas desde ahora como centralidades, y las zonas de menor jerarquía en la actividad económica. Estas zonas se representan con color rosa en el Mapa 39

Tabla 39 Zonas de la ciudad que presentan aglomeraciones económicas, clasificadas por nivel de jerarquía de la actividad desarrollada.

Tipo de concentración	Zonas de la ciudad
Primera jerarquía (Centralidades)	Chapinero Teusaquillo Castellana Santa Bárbara

Tipo de concentración	Zonas de la ciudad
	Puente Largo Candelaria Salitre Quinta Paredes
Segunda jerarquía	Calle 80 A.V 68 Mártires Zona industrial Puente Aranda Toberín
Tercera Jerarquía	Corabastos Primera de mayo Suba Santa Librada
Cuarta jerarquía	Aeropuerto Bosa Tunjuelito

Fuente: Documento diagnóstico POT 2017

Tabla 40 Resultados de los Ktest para algunos sectores en Bogotá-Región

Sectores	Ktest	Resultado Ktest
Catering para eventos	-0.017	Aleatorio
Otros trabajos de edición	0.094	Aleatorio
Edición de programas de informática	2.926	Aglomeración
Actividades de producción de películas cinematográficas	0.347	Aleatorio
Actividades de programación	-0.170	Aleatorio
Actividades de desarrollo de sistemas informáticos	3.397	Aglomeración
Actividades de consultoría informática	3.766	Aglomeración

Sectores	Ktest	Resultado Ktest
Otras actividades de tecnologías de información	1.510	Aglomeración
Actividades de las corporaciones financieras	1.183	Aglomeración
Actividades de las compañías de financiamiento	0.615	Aleatorio
Servicios de seguros sociales de salud	0.979	Aleatorio
Actividades de contabilidad	1.967	Aglomeración
Actividades de arquitectura e ingeniería	3.212	Aglomeración

Fuente: *Elaboración Propia, 2018.*

Los resultados de la Tabla 40 permiten establecer a nivel de Bogotá y Bogotá-Región los sectores en los que se observa concentración de firmas y los sectores en los que no es significativa la aglomeración de las empresas en Bogotá y Bogotá-Región. A partir de estos sectores se puede evaluar estadísticamente donde se están concentrando y cuáles son los beneficios de aglomeración a los que acceden. Estos resultados son consistentes con los resultados observados por Enríquez y Sayago (2011), Gaitán (2012) y Universidad Nacional (2012).

Los resultados del modelo señalan que, en general, las variables son estadísticamente significativas. La accesibilidad a una zona es fundamental y permite incrementar la probabilidad de selección de una zona para implementar la estrategia. En virtud de la configuración de la variable como la distancia a las vías y paraderos del sistema de transporte es obvio que tenga signo negativo. Una mayor distancia reduce la accesibilidad de la zona. La variable Estrato indica que los estratos de altos ingresos reducen la probabilidad de recibir en estos entornos la estrategia. Esto parece consistente. De hecho, los sectores de residencia de hogares de altos ingresos prefieren vivir alejados de las actividades comerciales.

Probit regression Number of obs = 43831
 LR chi2(16) = 4154.83
 Prob > chi2 = 0.0000
 Log likelihood = -2687.6736 Pseudo R2 = 0.4360

```

-----
gs_c | Coef. Std. Err. z P>|z| [95% Conf. Interval]
-----+-----
acc_b | -.000178 .0000208 -8.57 0.000 -.0002187 -.0001373
estrato | -.1709928 .0129441 -13.21 0.000 -.1963629 -.1456228
max_pisos | .0664528 .0060663 10.95 0.000 .0545632 .0783424
den_nomot | -21.36817 1.729278 -12.36 0.000 -24.7575 -17.97885
dist_eq_se | -.0001503 .0000591 -2.54 0.011 -.0002661 -.0000344
esc_eq_seg | -.1314601 .024365 -5.40 0.000 -.1792147 -.0837056
dist_eq_sa | -.00029 .0000666 -4.35 0.000 -.0004206 -.0001595
esc_eq_sal | .0675846 .0194319 3.48 0.001 .0294987 .1056705
vlrzhge_20 | 1.73e-07 1.61e-08 10.75 0.000 1.41e-07 2.04e-07
decil_uso | .037529 .0090099 4.17 0.000 .0198699 .0551881
pca_entrop | .0043056 .0013841 3.11 0.002 .0015928 .0070184
tot_est_mz | .0214999 .0009192 23.39 0.000 .0196983 .0233015
poblacion | -.0003705 .0000721 -5.14 0.000 -.0005119 -.0002291
dist_parqu | .0003877 .0000541 7.17 0.000 .0002818 .0004937
dist_eq_ed | .0009361 .0001006 9.31 0.000 .000739 .0011332
esc_rec_fe | -.0675264 .0408219 -1.65 0.098 -.1475359 .0124831
_cons | -1.890662 .1044094 -18.11 0.000 -2.0953 -1.686023
-----

```

Note: 0 failures and 31 successes completely determined.

El número de pisos de una manzana indica la presión de localización de actividad económica y su reflejo en el precio del suelo, compensado por el incremento de la edificabilidad. Si aumenta el número de pisos en las manzanas de empleo, se asume que son de alta demanda de localización y con ello se define un sustrato de actividades sobre las cuales se podría implementar la estrategia B24H. La densidad de viajes no motorizados supone espacios de la ciudad en donde el desplazamiento se realiza o en bicicleta o caminando. Esto sugiere que las condiciones urbanas podrían ser adecuadas en espacio público o que el ingreso sea bajo y los desplazamientos se realicen en un medio como la bicicleta, o que los recorridos sean de corto alcance.

Tabla 41 Viajes Generados por Tunjuelito. Reparto de viajes por motivo y modo

Motivo/modo	Pie	Bicicleta	Trans_público	Tran_escolar	V_priv	Otro	Total
Trabajo	97.487	11.933	79.939	4.146	28.204	938	222.645
Volver a casa	29.378	1.585	11.784	979	3.611	212	47.549
Estudio	26.968	660	9.350	2.346	1.221	0	40.546
Otros motivos	20.516	189	10.448	0	6.136	0	37.289
Salud	1.739	111	8.541	0	108	0	10.498
Compras	5.421	0	213	0	240	0	5.874
Recreación	3.506	429	439	0	92	0	4.466
Total modo	185.014	14.907	120.714	7.471	39.611	1.150	368.867

Fuente: Encuesta de Movilidad.

En la Tabla 41 se tiene la información de la encuesta de movilidad para Tunjuelito. Se puede apreciar la alta magnitud de viajes no motorizados en esta localidad. Nótese que cerca del 50 por ciento de los viajes a pie tiene como motivo ir al trabajo lo que significa que el empleo de estas personas es local o tienen que recorrer grandes distancias para alcanzar su sitio de trabajo. De igual manera, el 85 por ciento de los viajes al trabajo se realiza a pie, en bicicleta o en transporte público. Esta situación se repite de forma similar en las localidades de Engativá, Suba, Fontibón, Kennedy, Bosa, Tunjuelito, Usme y San Cristóbal.

La distancia a los equipamientos de seguridad es estadísticamente significativa y se reduciría la probabilidad de desarrollar la estrategia B24H en zonas en donde no se tengan equipamientos de seguridad. Un hecho interesante que muestra el modelo es la relevancia de la escala de los equipamientos de seguridad. No se requieren grandes equipamientos, por el contrario, los pequeños establecimientos de seguridad tienen la mayor importancia. En los equipamientos de salud la situación es contraria en cuanto a la escala y similar frente a la distancia. Grandes escalas de este equipamiento incrementan la probabilidad de incrementar la estrategia B24H.

El avalúo de referencia tendría el mismo efecto que el máximo número de pisos. Como ya se señaló, la altura de las edificaciones se refleja en el precio del suelo. Para ser más estrictos, el precio del suelo implica el aprovechamiento en altura. De nuevo, estos sectores aceptarían la estrategia. Los procesos de transformación urbana de algunos sectores, reflejados en el cambio de uso del suelo, capturados por la variable *decil_uso* señalan que allí se aceptaría la estrategia. La mezcla de usos y el número de establecimientos por manzana igualmente afectarían la probabilidad de aceptar la estrategia. Las altas densidades de población, la corta distancia a los parques, la mayor

distancia a los equipamientos de educación no permitiría la implementación. La escala de los equipamientos recintos feriales no es estadísticamente significativa.

Tabla 42 .- Resultados Prueba Significancia Estadística

```
. margins, dydx(*) atmeans
Conditional marginal effects Number of obs = 43831
Model VCE : OIM
Expression : Pr(gs_c), predict()
dy/dx w.r.t. : acc_b estrato max_pisos den_nomot dist_eq_se esc_eq_seg dist_eq_sa esc_eq_sal
vlrzhge_20 decil_uso pca_entrop tot_est_mz poblacion dist_parqu dist_eq_ed esc_rec_fe
at : acc_b = 1944.881 (mean)
estrato = 1.895211 (mean)
max_pisos = 3.590267 (mean)
den_nomot = .0250204 (mean)
dist_eq_se = 586.4986 (mean)
esc_eq_seg = 2.747302 (mean)
dist_eq_sa = 474.1893 (mean)
esc_eq_sal = 3.356346 (mean)
vlrzhge_20 = 783918.2 (mean)
decil_uso = 5.500125 (mean)
pca_entrop = 3.715162 (mean)
tot_est_mz = 7.97479 (mean)
poblacion = 148.4138 (mean)
dist_parqu = 150.9784 (mean)
dist_eq_ed = 174.5975 (mean)
esc_rec_fe = 1.588579 (mean)
```

| Delta-method

| dy/dx Std. Err. z P>|z| [95% Conf. Interval]

```
-----+-----
acc_b | -2.25e-06 2.74e-07 -8.19 0.000 -2.78e-06 -1.71e-06
estrato | -.002158 .0002255 -9.57 0.000 -.0026001 -.001716
max_pisos | .0008387 .000102 8.22 0.000 .0006387 .0010387
den_nomot | -.2696809 .0215593 -12.51 0.000 -.3119363 -.2274255
dist_eq_se | -1.90e-06 7.46e-07 -2.54 0.011 -3.36e-06 -4.34e-07
esc_eq_seg | -.0016591 .0003324 -4.99 0.000 -.0023105 -.0010077
dist_eq_sa | -3.66e-06 8.55e-07 -4.28 0.000 -5.34e-06 -1.98e-06
esc_eq_sal | .000853 .000253 3.37 0.001 .0003571 .0013488
vlrzhge_20 | 2.18e-09 2.68e-10 8.12 0.000 1.65e-09 2.70e-09
decil_uso | .0004736 .0001114 4.25 0.000 .0002554 .0006919
pca_entrop | .0000543 .000018 3.02 0.003 .000019 .0000897
tot_est_mz | .0002713 .0000246 11.04 0.000 .0002232 .0003195
poblacion | -4.68e-06 9.89e-07 -4.73 0.000 -6.61e-06 -2.74e-06
```


dist_parqu | 4.89e-06 7.05e-07 6.94 0.000 3.51e-06 6.27e-06
 dist_eq_ed | .0000118 1.55e-06 7.63 0.000 8.78e-06 .0000148
 esc_rec_fe | -.0008522 .0005193 -1.64 0.101 -.00187 .0001655

Fuente: Elaboración propia, 2018

En la Tabla 42 se presentan las variables en la primera columna, los marginales de probabilidad evaluados en la media de las variables independientes, el error estándar, la prueba de significancia estadística, el p-value o probabilidad de encontrar un estadístico de prueba superior al valor Z y los intervalos de confianza de cada uno de los coeficientes asociados a las probabilidades. La variable de mayor contundencia por su coeficiente es la densidad no motorizada. En estas localidades la probabilidad de desarrollar la estrategia sería baja. El modelo tiene un buen estadístico de clasificación correcta en las versiones en niveles y logaritmos.

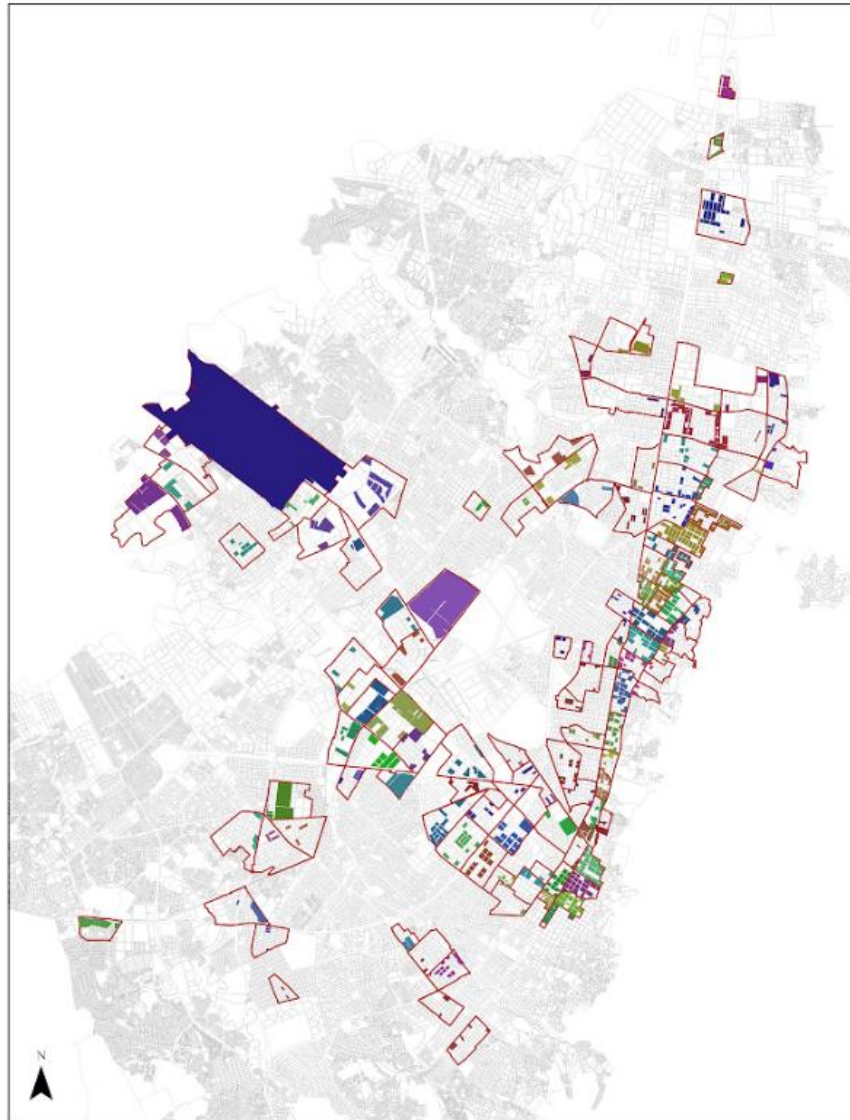
Los resultados del modelo señalan que, en general, las variables son estadísticamente significativas. La accesibilidad a una zona es fundamental y permite incrementar la probabilidad de selección de una zona para implementar la estrategia. En virtud de la configuración de la variable como la distancia a las vías y paraderos del sistema de transporte es obvio que tenga signo negativo. Una mayor distancia reciente la accesibilidad de la zona. La variable Estrato indica que los estratos de altos ingresos reducen la probabilidad de recibir en estos entornos la estrategia. Esto parece consistente. De hecho, los sectores de residencia de hogares de altos ingresos prefieren vivir alejados de las actividades comerciales.

El número de pisos de una manzana indica la presión de localización de actividad económica y su reflejo en el precio del suelo, compensado por el incremento de la edificabilidad. Si aumenta el número de pisos en las manzanas de empleo, se asume que son de alta demanda de localización y con ello se define un sustrato de actividades sobre las cuales se podría implementar la estrategia B24H. La densidad de viajes no motorizados supone espacios de la ciudad en donde el desplazamiento se realiza o en bicicleta o caminando. Esto sugiere que las condiciones urbanas podrían ser adecuadas en espacio público o que el ingreso sea bajo y los desplazamientos se realicen en un medio como la bicicleta, o que los recorridos sean de corto alcance.

Desde el punto de vista Territorial el mapa siguiente representa la localización de las áreas de oportunidad formadas por 78 polígonos se localizan a lo largo del corredor comprendido entre las localidades de la Candelaria, Chapinero y Usaquén, el corredor de la calle 26 y su conexión con el centro y el nodo del aeropuerto Eldorado

Por supuesto, el corredor tradicional de empleo de la ciudad desde el centro hasta la calle 72 quizás aparece relevante, el aeropuerto El Dorado y el Restrepo entre otros, también coinciden con las manzanas que recibirían actividad económica 24 horas. En virtud de la asociación entre importadoras y exportadoras se identificaron las manzanas que cumplían con esta condición. En la ciudad 58 manzanas son importadoras y exportadoras netas de viajes.

Mapa 40 Sectores de la Ciudad con probabilidad de desarrollar la estrategia



Fuente: Elaboración propia, 2018

A pesar de ser esta zona la de primera opción para implementar la estrategia, algunas zonas de alcance local deben ser consideradas que pueden ser abordadas desde las centralidades del Decreto 190 de 2004 con las respectivas modificaciones para el desarrollo descentralizado de la actividad nocturna. Es decir, la encuesta de movilidad indica que en una gran parte de la ciudad se desarrolla actividad de alcance local y las personas se mueven a pie o en bicicleta de manera que si ingreso no es alto. Si la actividad cultural se piensa fortalecer en la noche debería pensarse en descentralizar esta propuesta para llevarla al alcance de los menos favorecidos. Por supuesto se requieren inversiones en los espacios adecuados para desarrollarlos, pero es una manera de democratizar la cultura y en particular la nocturna.

Establecer la estrategia en lugares muy focalizados no permite capturar las grandes áreas de mercado de la ciudad que ayudan a soportar los costos de desarrollar la

actividad nocturna. Es decir, zonas muy reducidas de la ciudad tienen áreas de mercado pequeñas. En cambio, un corredor como el de las manzanas de empleo o las seleccionadas permiten un mayor mercado para una eventual ampliación de una ruta de Transmilenio o del SITP. A mayor recorrido mayor demanda del servicio. Los costos para la ciudad serían menores en virtud de la existencia de equipamientos adecuados en la zona, como se mostró anteriormente.

Las Zonas de Análisis de Transporte

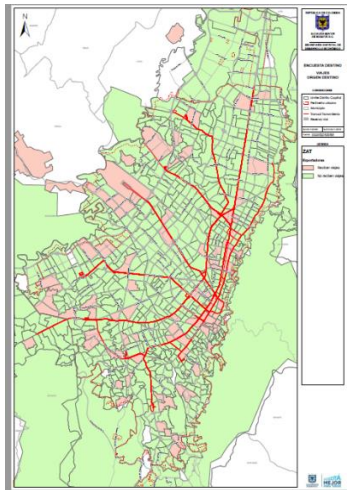
Para evaluar la consistencia de los resultados se trabajó sobre la movilidad de la ciudad sobre las ZAT de la Encuesta de Movilidad 2015. En el análisis de la movilidad de los bogotanos se construyó una matriz origen y destino con las distintas ZAT. Se contaron los viajes de origen de los individuos que salían de una ZAT y los viajes que llegaban a una ZAT. Con estos conteos se construyó una matriz del siguiente tipo de la Tabla 43 en donde la primera columna identifica las ZAT de origen de los viajes, el total de viajes la participación de los viajes de llegada en el total de la ciudad, un indicador de la desviación de viajes frente a la desviación de las ZAT y las dos últimas filas identifican si la ZAT recibe un número de viajes superior a la media de la ciudad más una desviación estándar. La ZAT se considera importadora leve si recibe menos viajes que la media menos la mitad de una desviación estándar.

Tabla 43 Matriz Origen Destino

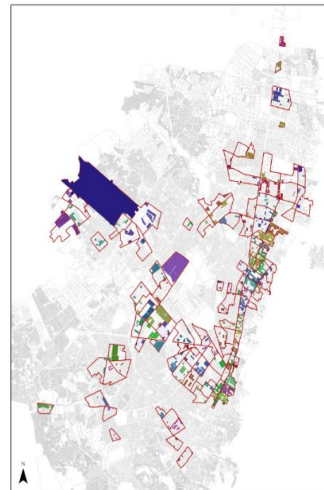
Origen/Destino	ZAT1	ZAT2	...	ZATn	Total	% tot	Z	Exp	Exp leve
ZAT1	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z1$	%Z1			
ZAT2	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z2$	%Z2			
ZAT3	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z3$	%Z3			
...	$\sum v_i$				
ZATn	V_1	V_2		V_n	$\sum v_i Z_n$	%Zn			
Total	$\sum v_j Z1$	$\sum v_j Z2$		$\sum v_j Z_n$	$\sum v_j$				
Participación	%Z1	%Z2		%Zn					
Z									
Gran Imptdr									
Imptdr leve									

Fuente: Encuesta de Movilidad-Diseño propio

Mapa 41 Zonas de Análisis de Transporte Mapa 42 Manzanas de Probabilidad 24 horas



Fuente: EM-2015 Cálculos autor



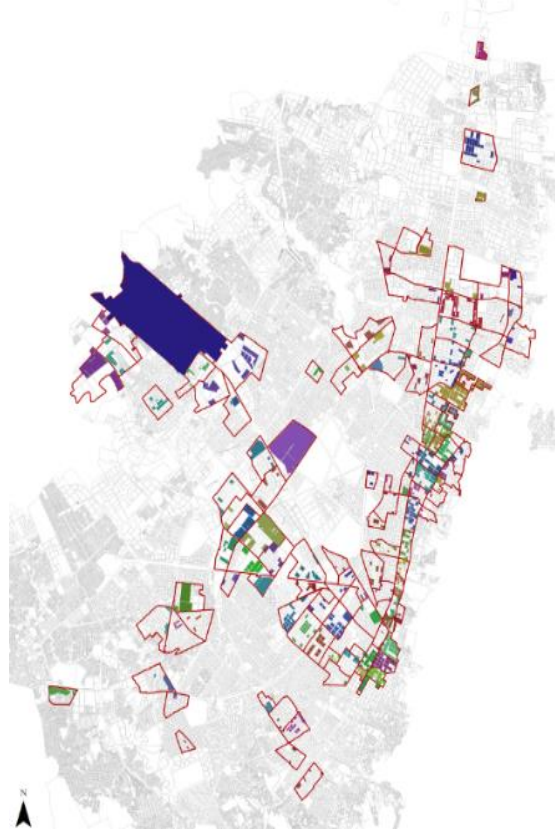
Fuente: EM-2015 Cálculos autor

Las ZAT que generan el mayor número de viajes se aprecian en el Mapa 41. En el Mapa 42 se tienen las manzanas de la ciudad que tendría una probabilidad alta de ser receptoras de actividad económica 24 horas. En primer lugar, de acuerdo con el conteo, estas ZAT generan 33.467 de los 96.117 viajes totales de la encuesta. Es decir, en 107 de las ZAT en la ciudad, se generan cerca del 35 por ciento de los viajes de la ciudad. Un segundo hecho que muestran estos la alta asociación entre las zonas generadoras de viajes y las vías arteriales en donde, precisamente se tienen los articulados de Transmilenio. Finalmente, existe una asociación leve entre las ZAT generadoras de viajes y las manzanas con alta probabilidad de desarrollar actividad 24 horas.

Mapa 43 Zonas receptoras de viajes Mapa 46 Manzanas de Probabilidad 24 horas.



Fuente: Autores con información Encuesta de Movilidad 2015



Fuente: Autores con información Encuesta de Movilidad 2015

En la imagen se puede apreciar igualmente una asociación superior al anterior caso, con las manzanas identificadas con alta probabilidad de recibir actividad 24 horas. Por supuesto, el corredor tradicional de empleo de la ciudad desde el centro hasta la calle 72 quizás aparece relevante, el aeropuerto El Dorado y el Restrepo entre otros, también coinciden con las manzanas que recibirían actividad económica 24 horas. En virtud de la asociación entre importadoras y exportadoras se identificaron las manzanas que cumplían con esta condición. En la ciudad 58 manzanas son importadoras y exportadoras netas de viajes.

10.2. Líneas de Acción para una Estrategia Bogotá Productiva 24 Horas

Como síntesis y conclusión del diagnóstico realizado, se ponen a consideración siete líneas que pueden constituirse en la orientación de la acción distrital a nivel público y privado:

- 1. Profundizar en la comprensión de la noche bogotana e implementar acciones integrales y diferenciales orientadas a los diferentes sectores económicos y de soporte que operan en la noche.**

El diagnóstico identificó las condiciones particulares de la noche frente a las actividades diurnas y estableció franjas horarias con condiciones funcionales y territoriales cambiantes; esta situación se replica entre días de la semana o en épocas del año. Adicionalmente, en el estudio se lograron identificar los sectores económicos de la noche y sus relaciones, a pesar de las deficiencias en la producción de información específica para la franja de 6 de la tarde a 6 de la mañana. Se pudo establecer igualmente la alta relación entre dichas actividades y los soportes de ciudad en términos de seguridad, transporte, espacio público entre otros.

Como respuesta a estas condiciones, una estrategia “Bogotá Productiva 24 horas” debería avanzar en las siguientes líneas:

- a. Establecer y visibilizar en la estrategia y en las políticas sectoriales distritales un manejo diferencial de acuerdo a las dinámicas horarias y estacionales de la noche.
- b. Considerar desde el punto de vista económico y de las políticas públicas la amplia diversidad de actividades especializadas y de soporte de ciudad, que superen visiones reduccionistas de la noche como las actividades asociadas a rumba y entretenimiento.
- c. Generar un marco de actuación integral que vincule decisiones y acciones multisectoriales y con participación pública y privada sobre las áreas con la mayor vocación y aptitud para desarrollar actividades nocturnas. Integralidad en la planificación y gestión de la noche
- d. Generar y producir información desagregada para la noche, de manera que sea posible profundizar en sus tendencias, comportamientos y realizar un adecuado seguimiento de la Estrategia.

2. Insertar la Estrategia Bogotá Productiva 24 Horas como parte de las políticas de productividad y competitividad urbana incentivando sectores promisorios y un uso más eficiente del stock de infraestructura urbana

El estudio ha mostrado sectores económicos promisorios que pueden expandirse por su desarrollo en la noche y otros que a pesar de ser bienes sustitutos pueden generar mayor productividad por un uso más intenso de los bienes de capital y mejoras en competitividad por reducción de los efectos negativos de la congestión sobre las economías de aglomeración al hacer una maximización del uso de la infraestructura urbana al extender las actividades nocturnas.

Promover sectores clave con significativo multiplicador de empleo y valor agregado y cuyos encadenamientos los articulen con actividades nocturnas. Es el caso, específicamente, del Turismo (especialmente de negocios), y los Servicios de Logística de última generación, tipo logística 4.0, para ello:

- a. Reforzar la competitividad del Aeropuerto el Dorado como principal HUB de Colombia y Suramérica, a través de programas desarrollados conjuntamente con su operador y la Aeronáutica Civil, a fin asegurar un creciente volumen

de visitantes y turistas, con actividades especialmente orientadas a fortalecer el turismo de negocios, cultural y de entretenimiento.

- b. Promover, conjuntamente con operadores turísticos y hoteleros, circuitos turísticos nocturnos de cultura y/o actividades escénicas (espectáculos) ligados con otras actividades de esparcimiento y servicios de restaurantes y bebidas.
- c. Ligar visitas nocturnas a monumentos y conjuntos monumentales con circuitos turísticos y eventos y otras actividades de entretenimiento. Para este propósito se debe mejorar la visibilidad, implantación y accesibilidad de monumentos públicos y consolidar los conjuntos monumentales (ya identificados en el Plan Maestro de Espacio Público), concentrando en ellos iluminación y seguridad nocturna.
- d. Potenciar el desarrollo de industrias creativas y culturales como atractivo turístico y dinamizador de la economía, así como estructurador de la renovación urbana al generar.
- e. Promover el desarrollo de las actividades de almacenamiento, despacho, consolidación de carga y transporte en horas de la alta noche y de la madrugada, con el fin de que todo el sistema mejore su movilidad tanto diurna como nocturna y, al mismo tiempo, empresas pequeñas y medianas puedan disfrutar de servicios que disminuyan sus costos de aprovisionamiento y/o distribución.
- f. Generar articulación pública privada para contar con los mínimos que permitan el incremento de la logística nocturna.

3. Fortalecer las actividades económicas e implementar de manera progresiva proyectos integrales de mejoramiento en polígonos priorizados bajo esquemas asociativos y de corresponsabilidad que conduzcan a distritos especializados nocturnos

El diagnóstico mostró la localización de la actividad nocturna y las ventajas de las áreas cercanas a las aglomeraciones metropolitanas. El modelo construido identificó 76 polígonos con potencialidades que coinciden en un porcentaje importante con el eje oriental Candelaria -Santafé/Mártires/ Chapinero y con nodos de empleo nocturno como aeropuerto El Dorado y Corabastos. Dada la estructura económica de la ciudad, microempresas con baja productividad, pero relevantes en generación de empleo, tienen restricciones para asumir de manera individual costos de operación nocturna.

La Estrategia Bogotá Productiva 24 Horas puede estructurar acciones orientadas a:

- a. Mejorar la interconexión y articulación funcional (mediante transporte) y complementariedad en las actividades económicas y de servicios nocturnas que potencie la demanda nocturna.
- b. Focalizar inversiones de mejoramiento urbano (iluminación, espacio público), uso (actividades culturales, uso del espacio público, ocio).
- c. Mejorar condiciones de seguridad.

- d. Promover esquemas asociativos en las áreas con mayores aptitudes para la actividad nocturna que permitan la reducción de costos y aprovechamiento de economías de escala en temas como seguridad, transporte, administración y mejoramiento de espacio público.
- e. Generar campañas de empoderamiento de zonas especializadas nocturnas mediante marketing urbano.
- f. Generación de incentivos a esquemas de asociatividad empresarial asociados a territorios o zonas especializadas.
- g. Establecer programas en temas como recolección de residuos, reciclaje, que puedan ser rentables con economías de escala en polígonos con cercanía territorial.
- h. Generar estructuras asociativas (tipo distritos de negocios, demos) que representen zonas con vocación nocturna y que tengan acceso y voz en el esquema institucional para la noche.

4. Cualificar y ampliar de manera progresiva las actividades y áreas para la noche con el fin de mejorar la calidad de vida, uso del tiempo libre, la generación de empleo y lograr un uso más amplio y diverso.

La noche ha sido históricamente considerada como un espacio de miedo, lo que restringe un uso más amplio y diverso de grupos poblacionales; igualmente, la oferta más calificada y especializada existente se encuentra concentrada en la zona centro oriental de la ciudad.

Eliminar las barreras objetivas y subjetivas frente a la noche, desconcentrar las actividades culturales a periferias y mejorar y cualificar los soportes para una noche productiva y vibrante, requiere:

- a. Armonizar y visibilizar bajo un enfoque coordinado el conjunto de actividades y programas continuos o estacionales que promueven la noche, mejorando las condiciones y soportes para su desarrollo.
- b. Fomentar la variedad de actividades culturales itinerantes en los espacios públicos, dinamizando los encadenamientos y variando la oferta cultural en las diferentes zonas de la ciudad, asegurando así un flujo constante de asistentes, actividad comercial continua y mayor seguridad.
- c. Proveer las externalidades requeridas para un consumo de la noche más amplio, vinculando aspectos como acceso a transporte público, estacionamientos, senderos peatonales bien iluminados, seguridad para mujeres y niños, oferta cultural y gastronómica, entre otros.
- d. Priorizar el mejoramiento de espacios públicos junto con la intervención del aparato policial como estrategia para la reducción de inseguridad en los puntos calientes detectados en la ciudad.
- e. Establecer un sistema de gestión del espacio público disponible para la realización de eventos culturales con el apoyo del Distrito, enlazado directamente con la política pública distrital de economía cultural y creativa, vinculando directamente a la academia, principalmente programas de arte de universidades públicas; y organizaciones culturales y creativas.

- f. Revitalizar espacios públicos por medio de proyectos artísticos con academias, potenciando el arte, consumo cultural, la percepción de seguridad y aprovechamiento de espacios.
- g. Vincular a la población con el fin de conocer atractivos turísticos y culturales permite ir redescubriendo el entorno nocturno de la ciudad se puede realizar por medio de instructiva web y vinculando páginas y actores especializados en redes sociales como Facebook e Instagram.
- h. Tejer encadenamientos de economía para la noche a partir de potenciar espacios especializados del Distrito para la realización de eventos culturales, permiten optimizar el uso de infraestructura existente y permite acercar la cultura a diferentes entornos y grupos sociales, articulándolos con actividades complementarias de uso y disfrute de espacio público, gastronomía.
- i. Gestionar de manera eficiente las actividades deportivas en la noche por parte del distrito permite hacer un uso óptimo y seguro de espacios destinados para estos fines, vincula a la comunidad y provee alternativas de actividades nocturnas para jóvenes y niños.
- j. La creación de nuevos centros artísticos enfocados a enriquecer la oferta cultural nocturna y a embellecer espacios por medio del arte, funciona tanto para la generación de nuevos empleos, como para el desarrollo de una prominente vida nocturna.
- k. Con una iluminación más eficiente en la noche se pueden disminuir diferentes externalidades negativas, principalmente la inseguridad en espacio público y espacios deportivos y junto a la estrategia anterior, se devolvería la vida nocturna al espacio usualmente empleado para actividades delictivas.
- l. El marketing de ciudad se torna fundamental, razón por la cual desde el Instituto Distrital de Turismo se debería intensificar la oferta nocturna

5. Promover mejoras en modo de transporte según franjas

El diagnóstico mostró una cobertura del transporte masivo (TM-SITP) desde las 4:30 de la mañana hasta cerca de las 12:30 (llegada última ruta SITP); la baja demanda; los altos costos de operación del sistema más robusto, la inseguridad, la falta de articulación de rutas con las áreas de mayor demanda nocturna son factores que restringen una operación más amplia.

Diferenciar la prestación del servicio público de transporte, con rutas flexibles y adaptables posicionadas como parte del equipamiento nocturno que garanticen condiciones de seguridad, implementando modalidades diferentes según franjas horarias permitirá ampliar las posibilidades de actividades nocturnas. Se sugieren las siguientes actuaciones básicas:

- a. Garantizar el servicio público de Transmilenio y el SITP en las principales aglomeraciones hasta las 12 e incluso 12:30 de la noche, lo cual le permitiría a pequeñas y medianas empresas desarrollar actividad diurna y nocturna hasta las 00:00 sin tener que asumir costos de transporte.
- b. Concentrar el servicio de transporte en la franja 00-06 en los grandes centros de actividad especializada, en los núcleos de las aglomeraciones más

- intensivas y en las áreas de oportunidad (por ejemplo, las ADN) con vehículos del SITP de baja capacidad y a través de rutas especialmente diseñadas a fin disminuir la escala requerida para cubrir costos por pasajero.
- c. Una estrategia que, de evaluarse positivamente, puede ser adaptada y aplicada en la ciudad de Bogotá es la definición de rutas de servicio nocturno los días viernes y sábados, con el fin de asegurar acceso a los diferentes lugares de encuentro nocturno, así como transporte para aquellos que trabajan durante la noche.
 - d. Posibilidad de implementar algunas rutas nocturnas durante eventos de gran envergadura, con el fin de reducir la congestión vehicular y de los sistemas, fomentando además el consumo de servicios posterior a los eventos sin el apuro por la finalización del servicio de transporte después de los mismos.
 - e. Vincular rutas que conecten aeropuertos y terminales de transporte en horarios nocturnos es fundamental para optimizar el desplazamiento de pasajeros, así como una vinculación a turistas que busquen facilidad de desplazamiento a eventos empresariales, culturales, deportivos, etc.
 - f. Posicionar mediante estrategias de marketing, señalización, campañas de cultura ciudadana, el uso de las rutas nocturnas
 - g. Articular estrategias de transporte colectivo en áreas piloto de Bogotá 24 horas, como parte de las estrategias asociativas empresariales para la noche. (Distritos)

6. Mejorar las condiciones de seguridad nocturna bajo esquemas de corresponsabilidad público privada y autorregulación.

La inseguridad se constituye en uno de los principales factores que restringen la operación de la noche, a nivel objetivo y de percepción. Las cifras documentadas en el estudio muestran la alta incidencia del delito en horarios nocturnos.

Lograr una noche activa y diversa requiere de condiciones de seguridad que faciliten el desarrollo de actividades productivas, de logística y de ocio, para lo cual se debe:

- a. Ampliar a mediano plazo el pie de fuerza y buscar una redistribución más efectiva del existente de acuerdo con franjas horarias nocturnas y zonas priorizadas de actividad.
- b. Promover mediante esquemas asociativos acciones de corresponsabilidad público-privada en seguridad, mejorando sistemas de comunicación y cooperación.
- c. Fortalecer frentes de seguridad en áreas priorizadas para el desarrollo de las actividades nocturnas.
- d. Mejorar condiciones de iluminación y espacio público.
- e. Fortalecer esquemas de seguridad para acompañamiento a rutas de transporte público
- f. Pedagogía y promoción de cultura ciudadana alrededor de prácticas que afectan la seguridad como el consumo de alcohol.
- g. Promover y visibilizar las acciones de control y vigilancia.

- h. Mantener y mejorar los programas de reducción de accidentalidad vial en horarios nocturnos.

7. Fortalecer la institucionalidad para la promoción y coordinación de las actividades nocturnas bajo esquemas de corresponsabilidad

La noche como objeto de estudio y de política pública se ha caracterizado por acciones aisladas, dificultades de coordinación pública-privada, programas exitosos que se dan de manera puntual a lo largo del año y un enfoque basado en el control y la vigilancia.

Una política pública de la noche, como se deriva del acuerdo 706 de 2018, implica una aproximación integral para armonizar acciones de promoción económica, cultura, construcción y mejoramiento de soportes urbanos, bajo principios de coordinación y corresponsabilidad, para lo cual se propone:

- a. Contar con un soporte institucional desde el cual se haga la coordinación de las actividades que se llevan a cabo en la noche facilite su correcta administración y gestión y sea los “ojos del Alcalde”; en este sentido, la figura de una “gerencia de la noche”, sin creación de burocracia adicional, con relación directa al Alcalde Mayor permitirá avanzar en el desarrollo de una agenda para Bogotá Productiva 24 horas.
- b. Crear una “Comisión de la Noche” conformada por entidades de la administración distrital y gremios representativos de las actividades de la noche, que sirva como espacio de discusión y proposición de acciones para promover la actividad de la noche.
- c. Privilegiar institucionalmente un enfoque de promoción sobre uno de control y vigilancia
- d. Revisar el conjunto de trámites y procedimientos para el funcionamiento de la noche con el fin de racionalizar, simplificar y construir nuevos enfoques hacia la promoción de la noche.
- e. Incentivar programas de comunicación relacionados con las iniciativas presentes de manera que exista una noción conjunta de la actividad nocturna de la ciudad y se direcciona la visión en cambiar los prejuicios existentes sobre la noche bogotana.
- f. Generar incentivos y promover ajustes normativos que permitan absorber costos adicionales de la noche asociados a personal, seguridad, entre otros.
- g. Potenciar iniciativas como Sello Seguro que beneficien el sector de bares y discotecas, con el fin de fortalecer y visibilizar la oferta de ocio y entretenimiento de la capital, la cual representa un sector importante para el PIB.
- h. Adaptar normatividad de ordenamiento territorial y convivencia para el desarrollo de actividades nocturnas, promoviendo mezcla de usos y utilización de edificaciones nocturnas con usos diferenciales día/noche.

- i. Vincular a la población en la formulación de estrategias de gestión de la noche, así como en el diagnóstico de la actividad nocturna por medio de cartografía social y encuestas de percepción.
- j. Realizar una revisión de las estructuras de costos de las actividades nocturnas frente al día para estudiar incentivos para promover actividades nocturnas.
- k. Aumentar los servicios ciudadanos 24 horas, por ejemplo, inspecciones de policía y acercamiento de servicios a áreas de mayor actividad nocturna.
- l. Formular una estrategia de comunicación permanente asociada a la gerencia de la noche que permita mostrar avances y recibir retroalimentación ciudadana.
- m. Fortalecer procesos tecnológicos que permitan el acceso a trámites en horas de la noche, coordinando con entidades nacionales para trámites de su competencia.

11. Indicadores

Tabla 44 Batería de Indicadores Estrategia BP 24 Horas

Batería de Indicadores Estrategia BP 24 Horas								
No	Entidad	Indicador	Jor na da	Georre ferenci ado	Repres entativi dad	Cons olidac ión	Desagregación	Tipificación
1	Secretaría de Seguridad	Delitos de seguridad y convivencia	D / N	Si	Diaria	sema nal	Tipo de delito	Descripción
2	Secretaría de Seguridad	Número de efectivos	D / N	No	Diaria	sema nal	n.a	n.a
3	Secretaría de Gobierno	Servicios gubernamentales ofrecidos	D / N	Si	Diaria	sema nal	Entidad prestadora; tipo de servicio	Descripción
4	Secretaría de Gobierno	Usuarios de Servicios gubernamentales	D / N	Si	Diaria	sema nal	Unidad de atención gubernamental	Descripción del servicio
5	Secretaría de Cultura	Número de eventos	D / N	Si	Diaria	sema nal	Privado y público;	Caracterizar escenario y tipo de espectáculo (música en vivo; aforo;
6	Secretaría de Cultura	Número de asistentes	D / N	Si	Diaria	sema nal	Privado y público;	
7	Secretaría de Movilidad / Policía de Tránsito	Velocidad promedio	D / N	Si	Diaria	mens ual	Principales vías; tipo de vehículo	

Batería de Indicadores Estrategia BP 24 Horas							
8	Secretaría de Movilidad / Policía de Tránsito	Viajes en Bici	D / N	no	Diaria	mensual	Día y Noche;
9	Secretaría de Movilidad / Policía de Tránsito	Comparendos	D / N	Si	Diaria	mensual	tipo de multa
10	Secretaría de Movilidad	Viajes peatonales	D / N	Si	Diaria	mensual	Estrato socioeconómico; rango etario; nivel educativo; motivo viaje
11	Secretaría de Movilidad	Duración media de los viajes peatonales	D / N	Si	Diaria	mensual	Estrato socioeconómico; rango etario; nivel educativo; motivo viaje
12	Secretaría de Movilidad	Destino de los viajes	D / N	Si	Diaria	mensual	Estrato socioeconómico; rango etario; nivel educativo; motivo viaje
13	Transmilenio	Número de viajes de buses	D / N	No	Diaria	mensual	según ruta
14	Transmilenio	Origen destino	D / N	Si	Diaria	mensual	franja horaria / Estación
15	Transmilenio	SITP - origen destino	D / N	Si	Diaria	mensual	franja horaria / Cenefa
16	Secretaría de Salud	Despacho de Ambulancias	D / N	No	Diaria	mensual	p.a.
17	Secretaría de Salud	Personal de la salud	D / N	Si	Diaria	mensual	Personal médico; enfermero; odontológicos; administrativo; servicios generales y seguridad; según unidad de servicio de salud pública y privada
18	Secretaría de Salud	Usuarios atendidos	D / N	No	Diaria	mensual	según unidad de servicio de salud pública y / o privada

Batería de Indicadores Estrategia BP 24 Horas								
19	Secretaría de Salud	Homicidios (común y accidente de tránsito)	D / N	Si	Diaria	mensual		
20	Secretaría de Desarrollo	Percepción de la dinámica económica	N	Si	Trimestral	Trimestral	Según zonas de implementación y por tipo de negocio; para las variables ingreso y empleo	Diseño de encuesta. Aplicación, recolección y análisis trimestral de resultados
21	XM - Dane - Secretaría de Desarrollo	Demanda Energía Eléctrica	D / N	Si	Diaria	mensual	Regulado; No Regulado; Áreas de oportunidad y pilotos de implementación BP24H	
22	ILPES / Policía	Vendedores ambulantes	D / N	Si	Diaria	mensual	Género; Principal producto o servicio vendido	Atendiendo la normatividad acorde a franja horaria permitida para ventas ambulantes
23	Policía	Riñas en vía pública	D / N	Si	Diaria	mensual	Número de comparendos Según zonas de implementación	Según estipulaciones del Código de Policía
24	Policía	Arrojar basura en vía pública	D / N	Si	Diaria	mensual	Número de comparendos Según zonas de implementación	Según estipulaciones del Código de Policía
25	Policía	Orinar en vía pública	D / N	Si	Diaria	mensual	Número de comparendos Según zonas de implementación	Según estipulaciones del Código de Policía
26	Secretaría de Ambiente	Ruido	D / N	Si	Trimestral	Trimestral	Índice Según zonas de implementación	Cumplimiento normativo según estándar máximo permisible
27	Secretaría de la Mujer	Trabajadoras sexuales	p.a.	No	Trimestral	Trimestral	Índice Según zonas de implementación	
28	Secretaría de Hábitat	Zonas verdes	p.a.	Si	Trimestral	Trimestral	Índice Según zonas de implementación	
29	Secretaría de Hábitat	Equipamiento	p.a.	Si	semestral	semestral	Índice Según zonas de implementación	

Fuente: SDE, 2018

Anexo No 1 Síntesis casos estudiados

Criterio	Londres	Parramatta	City of Ryde
<p>Manejo de información y estudios previos</p>	<p>Base de datos de comercio nocturno; además se alinean las políticas de planeación con la estrategia nocturna</p>	<p>Se constituye como el distrito en el cual vive más de la mitad de la población de Sídney, con concentración de actividades nocturnas, decidieron preguntarles a los negocios, visitantes, residentes y demás partes interesadas qué querían para la vida nocturna de Parramatta.</p> <p>Se realizaron entrevistas a los residentes, visitantes; se realizaron talleres con las partes interesadas; así como auditorías a la noche, en las cuales se evaluaba la presencia de clientes, condiciones lumínicas, limpieza y el comportamiento; trabajo con grupos focales, encuesta de expansión de los locales, trabajo con representantes de bares y licorerías, foro con la población joven</p>	<p>Revisión de planes, estrategias, controles y legislación relativa a la actividad nocturna; así como auditoría y mapeo de la economía nocturna existentes; aplicación de una encuesta en cada área identificada (Hunters Hill Town Centres y City of Ryde Town); mapas sociales y un muro de ideas.</p> <p>Invitaciones a la población local a competencias de estrategias nocturnas, actividades durante la noche y lugares para su desarrollo. Así como aplicación de encuestas en zonas previamente identificadas con alto potencial de aplicación de economía nocturna.</p>

Criterio	Londres	Parramatta	City of Ryde
Gestión de la oferta	<p>Atracción de industrias tales como la cinematográfica, tecnológica y artística; de la mano con teatros, museos, cinemas, galerías, y locaciones mundialmente reconocidas. Así mismo se establecen locaciones enfocadas al desarrollo de la cultura, con trabajo conjunto con diferentes academias y entidades gubernamentales responsables de dichas actividades</p>	<p>Implementación de diferentes programas que incentivan la música en vivo en espacios nocturnos, asegurando diversas opciones para el público en general, dentro de los cuales se incluía asesoramiento a los empresarios que desearan llevar a cabo eventos en vivo.</p> <p>fomento a actividades alternativas en la noche, tales como prácticas deportivas, aprendizaje de manualidades, clases de baile, lecturas y lanzamientos de obras literarias, muros de escalar, parques de patinaje, avistamiento de monumentos y competencias de videojuegos son algunas actividades planteadas. La economía nocturna será dirigida por relaciones interdisciplinarias entre la industria, habitantes, comunidad artística, emprendedores, comercio, policía, propietarios, inversores innovadores y agencias o dependencias gubernamentales</p>	<p>Para el desarrollo de actividades nocturnas se propuso una estrategia en la cual se dan cátedras de diversos temas en establecimientos nocturnos, por parte de docentes universitarios y profesionales especializados. Se creó, además, un fondo que buscaba promover eventos ocasionales de entretenimiento en la noche que garantizaran espacios iluminados, aprovechamiento de infraestructura y bajos costos.</p> <p>Para solicitar un espacio público con el fin de desarrollar un evento, se creó una página llamada "what's On" en la cual se llena un formulario con las especificaciones del evento, la ciudad los estudia y colabora con subsidios y/o logística.</p> <p>Se fomentan actividades temporales en espacios sub-utilizados, con lo cual se puedan promocionar eventos de diferentes características que atraigan un flujo de consumidores a servicios adyacentes</p>

Criterio	Londres	Parramatta	City of Ryde
Definición Espacial	<p>Se realizó un análisis de oferta-demanda de actividades nocturnas, en la cual la misma población se encargaba de identificar, por medio de encuestas, aquellas zonas que consideraban tenían el potencial para convertirse en zonas 24 horas; así como estrategias de "tenencia comunitaria" en la cual, se rescataban lugares emblemáticos de la vida nocturna por medio de la adquisición comunitaria por medio de una recaudación de fondos online. Se estructuró además la noche alrededor de la gran oferta cultural de la ciudad; Se definieron espacios de importancia para los habitantes de la ciudad, por su tradición o su reconocimiento como locación articuladora de actividades civiles; con el fin de potencializar su actividad nocturna.</p> <p>La economía nocturna sirve además como componente renovador del centro de la ciudad, al proveer actividades culturales y artísticas que ayuden a redefinir el espacio</p>	<p>Se realizó un diagnóstico de áreas con actividad nocturna existente para realizar el levantamiento de línea base; consultando con la población flotante y los habitantes sobre qué características encuentran atractivas o cuáles deberían mejorarse; de la mencionada encuesta fue posible identificar 4 zonas en las cuales se centra la actividad nocturna. Así mismo se tuvo en cuenta la ubicación de estadios y coliseos deportivos, muy relevantes en Parramatta.</p>	<p>Se definieron espacios con potencial para soportar actividades nocturnas, cercanos a universidades y al parque de negocios en Macquarie Park. Se establecieron estrategias de co-creación con la comunidad, en donde los habitantes se encargaban de hacer llegar sus ideas e iniciativas para la noche, incluyendo actividades deportivas, turismo en bicicleta, cartografía social y entrevistas informales a quienes participaban en actividades nocturnas; en donde los habitantes o visitantes, identificaban las zonas, locales y actividades nocturnos de su preferencia; así como un "brainstorm" de iniciativas y estrategias para fortalecerlas</p>

Criterio	Londres	Parramatta	City of Ryde
Equipamientos	<p>Se identificaron aquellos que, de gran importancia en la cultura londinense, como corazón de la vida social local, dentro de los cuales se encuentran equipamientos de índole cultural, social y, para el caso particular de Londres, los llamados "pubs"; tradicionales en las reuniones de la capital inglesa. Una vez identificados se llevan a cabo diversas estrategias, siendo la primera una planeación que garantice estos espacios seguros y activos durante la noche; y con el fin de mitigar los impactos sobre los mismos, se implementó "agent of change" o agente de cambio, que se refiere al principio de que la persona, o negocio que sea responsable de un cambio; es a su vez responsable de manejar el impacto del cambio; es decir que el emplazamiento de viviendas en una localidad de actividad nocturna, por ejemplo, tendría que asegurarse de aislar el ruido de las viviendas y, caso contrario, la actividad en cuestión asumiría la responsabilidad del manejo del ruido para no afectar a los residentes; recayendo la responsabilidad en el agente de cambio</p>	<p>Como resultado del trabajo de campo realizado como diagnóstico de la economía nocturna, se hizo evidente la necesidad de crear o asignar un centro artístico para el distrito, en el cual se dictasen clases, iniciaran proyectos de emprendimiento artístico y se realizarán exhibiciones. Se planteó emplear espacios actualmente subutilizados para eventos musicales articulados con academias, y así recuperarlos a su vez</p>	<p>Se optimiza el uso de equipamientos por medio de la página What's On; lo que permite recuperar espacios sub-utilizados y en proceso de deterioro; también se enfoca el uso de equipamientos y espacio público desde un diseño más eficiente, que incluya mesas, sillas, refugio del clima, fuentes de energía en exteriores para trabajo con laptops y smartphones y conexión Wi-fi gratuita. El fomento de usos temporales también fortalece la recuperación de espacios públicos, ya que brinda dinamismo a las zonas y permite mantener e incrementar el flujo de visitantes.</p> <p>Se da nuevo uso a espacios sub-utilizados que se vuelven foco de inseguridad, estos usos pueden ser jardines comunitarios, bares, parques de esculturas o abastecimiento de mobiliario; además de incorporarlos en la planeación urbana</p>

<p>Movilidad</p>	<p>El enfoque de la movilidad nocturna en Londres consiste en reducir los tiempos de viaje, así como en garantizar la disponibilidad del mismo durante la noche, para esto se implementó el "Night Tube" el cual consiste en rutas de servicio nocturno los viernes y sábados en algunas líneas, si bien la estrategia se enfoca desde la movilidad, la misma significa la creación de alrededor de 1965 empleos, de los cuales 265 serían directos con la operación. Esta estrategia significaría, a su vez, el ahorro hasta de una hora por trayecto, reduciendo la demanda de transporte ilegal, mejorando la seguridad durante la noche (asegurando transporte para aquellos que trabajan en la noche y viven en el área metropolitana; abriendo la posibilidad de extender la operación de pubs, bares, restaurantes, cinemas, museos, galerías de arte y otras atracciones; reduce la congestión después de eventos musicales, culturales y deportivos, ya que las personas no tendrían el mismo apuro por la falta de transporte; y finalmente asegura el acceso al aeropuerto y terminales a diferentes horas.</p>	<p>En cuanto a la movilidad se plantean estrategias de mejorar la legibilidad de las rutas y el sistema de información de las rutas disponibles alrededor del centro distrital de negocios (zona priorizada por su actividad nocturna) y la biblioteca; también se propuso la implementación de transporte alternativo para estas zonas, tal como la bicicleta, complementado con la adecuación de sitios de parqueo, así como extender el horario de parqueaderos y hacer promoción de los mismos; y un ajuste en las tarifas las noches de viernes y fines de semana</p>	<p>Se logró determinar que una vez el transporte de trenes y buses se suspende, los impactos negativos, como riñas producto del alcohol, son más propensos a suceder; o que si no hay estacionamientos disponibles, la asistencia a lugares y eventos nocturnos se ve ampliamente reducida; razón por la cual se propuso ampliar la disponibilidad de acceso a parqueaderos nocturnos, de bajo costo o gratuitos, y a mejorar las conexiones peatonales entre el transporte público y los establecimientos de entretenimiento.. Por medio del embellecimiento e iluminación de senderos peatonales dinamizaron diversas localidades con actividad nocturna bien definida.</p>
------------------	--	--	---

<p>Seguridad</p>	<p>Zonas bien iluminadas y con actividad constante mejoraron la percepción de seguridad de los habitantes de la ciudad; los impactos financieros de la actividad policial se redujeron minimizando los llamados a ambulancias; así como estableciendo una estrategia de voluntarios con los negocios, policía, cuerpos de salud, comunidad, y otros participantes, creando así sociedades de reducción del crimen; como una estrategia de corresponsabilidad. Otro enfoque se da desde el manejo del espacio público, con su adecuado mantenimiento, mezcla de usos que asegure una mayor actividad y presencia de personas, y un diseño adecuado de medidas que garanticen la seguridad. Una estrategia que se implementó fue el establecimiento de Distritos de mejora de negocio o BID, siendo un área en el cual los negocios, entidades públicas y privadas, pagan un incremento en sus impuestos a cambios de mejoras pactadas con la administración, dentro de las que se incluyen mayor seguridad, iluminación y limpieza; las mismas se pueden dar en franjas horarias, como viernes y sábado entre 9 pm y 5 am</p>	<p>Por medio de la realización de eventos nocturnos, la percepción de seguridad en la noche aumentó, así como las dinámicas mercantiles de las zonas priorizadas pudieron ampliar su horario de atención, así también se aumentó el trabajo de concienciación de la seguridad de la zona. En el trabajo preliminar de campo, aquellas personas mayores de 40 años manifestaron que se sentirían más seguros con la presencia policial, mientras que la gente más joven no siente una relación directa entre la policía y la seguridad.</p> <p>Otro factor determinante de la seguridad, es el aprovisionamiento de estacionamientos y el transporte público; junto con la iluminación, razón por la cual se fomentaron actividades de iluminación creativa con escuelas de arte, sirviendo a su vez como un atractivo de la noche.</p>	<p>Se estableció una nueva distribución y ampliación del esquema policial nocturno, se incorporaron estrategias desde el diseño de espacio público y la iluminación creativa dentro de la ciudad; así como la ampliación de rutas de transporte público, la conectividad entre las áreas de potencial económico nocturno y los estacionamientos y/o estaciones de transporte; la rotación de actividades en espacio público, asegurando un mayor flujo de personas que consumen y ofrecen servicios en la noche.</p> <p>Una estrategia de trabajo corresponsable entre las entidades distritales y los dueños de negocios para mejorar la iluminación, embellecer los espacios y aumentar la funcionalidad de los mismos.</p>
------------------	--	--	---

Criterio	Londres	Parramatta	City of Ryde
<p>Manejo institucional</p>	<p>Se estableció una comisión de la noche que, durante 6 meses, se encarga de formular estrategias para gestionar la actividad de nocturna, incluyendo distribución de roles y responsabilidades, así como buscar elementos articuladores y elegir un "Zar de la noche", el cual se eligió en el año 2016, siendo elegida Amy Lamé; quien había sido una figura fundamental para los clubes y escena nocturna en Londres. Entre el manejo institucional de la noche londinense se evidencian diversas estrategias, dentro de las cuales se encuentra un requerimiento informativo de cambios de uso del suelo ante las autoridades cuando el cambio implique una afectación de y por la actividad nocturna; así como se requiere a los constructores informar a los potenciales compradores si la zona es considerada como pilar de la actividad nocturna, además de responsabilizarse, como agente del cambio, del adecuado aislamiento sonoro y de vibraciones. Así mismo la legislación ha de asegurar que haya espacios de reunión y alternativas de ocio, turismo y cultura, garantizando que no haya una pérdida innecesaria de servicios y locaciones sociales, recreativos y culturales, velando porque cumplan con los requerimientos de aquellos que hagan uso de estas, incluyendo, aunque no limitado a, población menor de edad y comunidad LGBTI.</p> <p>La protección de la actividad cultural desde la legislación también es una estrategia de actividad nocturna en Londres, asegurando en ciertas zonas de interés nocturno que el precio de la renta sea accesible para los negocios, además requiriendo que las propiedades que salgan al mercado se ofrezcan a los negocios locales o habitantes durante al menos un año antes de ser ofrecidas a otros mercados.</p> <p>Sumando a esta iniciativa la protección desde los permisos de remodelación o cambio de actividad de los pubs registrados.</p>	<p>Dentro de las estrategias institucionales para el manejo de la actividad nocturna se encuentra el estudio de incentivos que fomenten actividades comerciales durante la noche, así como el incentivo a actividades que no se relacionen con el alcohol; además de financiación comunitaria a iniciativas innovadoras que permitan que Epping y parque Harris sean vibrantes durante la noche. Se planteó además la apertura de locaciones culturales tales como bibliotecas y el ayuntamiento o alcaldía. Desde la planeación territorial se estudian cambios en la legislación para manejar los conflictos de uso del suelo y prestar asistencia para el emplazamiento de actividades culturales, artísticas y de música en vivo en las 3 zonas priorizadas. Adicionalmente se planteó desarrollar un plan de acción para la música en vivo, en colaboración con las partes interesadas, incluyendo artistas locales, establecimientos, comunidad vecina y los diferentes negocios de la zona. Llevar a cabo las acciones establecidas en el plan de cultura de Parramatta, con especial énfasis en las actividades que repercuten en la noche. Fomentar el desarrollo de aplicaciones para la promoción de eventos musicales y artísticos, que se lleven a cabo en diferentes establecimientos.</p> <p>Desde la legislación inmobiliaria asegurar que nuevas edificaciones en las zonas identificadas, cuenten con espacios comerciales que funcionen más allá de las 5 pm. Finalmente articular una política nocturna que permita la espontaneidad, la curiosidad y el descubrimiento de la noche, con el fin de aumentar la actividad social de habitantes y visitantes de estas zonas; asegurado una gran experiencia en el espacio urbano</p>	<p>Se realizó una revisión de las leyes restrictivas en cuanto a horarios de establecimientos u la venta de bebidas alcohólicas, con el fin de rejuvenecer la economía nocturna sin afectar la convivencia con los habitantes; también han implementado zonas libres de alcohol, con el fin de disminuir riñas relacionadas al alcohol, comportamiento antisocial y consumo de bebidas de menores de edad; se han creado comités de trabajo con propietarios de negocios.</p> <p>Manejo de incentivos para propietarios de establecimientos nocturnos, articulación con las leyes de planeación y uso del suelo. Se gestionan las actividades nocturnas desde la administración del distrito. Destinación de recursos para actividades nocturnas. Permitir el uso de espacios públicos a los privados, bien sea por concesión o permisos temporales. Fomentar el uso de espacios públicos para food trucks y negocios itinerantes.</p>

Criterio	Londres	Parramatta	City of Ryde
Economía	<p>En el Reino Unido, la actividad nocturna contribuye con alrededor de 723.000 trabajos, de los cuales cerca de 90.000 se ubican en la capital; principalmente en servicios de hospedaje y alimentación, seguidos por las artes, entretenimiento y recreación, se estimó además que cerca de 100.000 empleos nocturnos en UK fueron creados entre 2004 y 2016. ha incrementado aquellos hogares en donde ambos padres trabajan</p>	<p>Desde la implementación de las iniciativas descritas se ha registrado un aumento en el número de negocios que cubren aspectos como comercio nocturno, negocios de comida, bares pequeños y establecimientos con música en vivo; así como el incremento en ingresos de locales ubicados en el Parque Harris y Epping. En cuanto a la actividad nocturna, el número de establecimientos ha incrementado en un 27% desde 2009, el empleo relacionado a la economía nocturna pasó de 7.646 en 2009 a 8.632 en 2015; siendo representado mayormente en el sector gastronómico; con un crecimiento del 43% en ventas en el periodo 2009-2015, un incremento de empleo del 27% y aumento en establecimientos del 43% durante el mismo periodo</p>	<p>En Sídney se generaron beneficios asociados a la economía nocturna de 15.1 Billones de dólares para el año 2009, representando alrededor de del 28.4% de los trabajos en la ciudad; los ingresos se representan en: 425 millones generados por a la comercialización de bebidas, 1.4 billones de cafés, y restaurantes, 868.6 millones asociados al entretenimiento, tiendas y comercio 2.3 billones; y 3.4 billones en otros ingresos como bibliotecas, librerías, turismo arquitectónico, etc. Así mismo se evaluó el costo de la economía nocturna para la ciudad, alcanzando 125 millones de dólares, gastos asociados a transporte, policía, salud y servicios locales como la limpieza</p>

Referencias

- Alcaldía de Bogotá. (2018). *Agenda Cultural de Bogotá*. Obtenido de <http://www.bogota.gov.co/agenda-cultural-bogota/recreacion-y-deporte>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (21 de 11 de 2017). *Secretaría General*. Obtenido de <http://www.bogota.gov.co/ciudad/historia>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (Diciembre de 2018). *Archivo de Bogotá Secretaría General*. Obtenido de Anécdotas y otras curiosidades sobre Bogotá: <http://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/anécdotas-y-otras-curiosidades-sobre-bogotá>
- Aristizábal, L. (SF). Las tres tazas. "De Santafé a Bogotá, a través del cuadro de costumbres".
- Barbero, J. M. (2003). Los laberintos urbanos del miedo. *Universitas Humanística*, 69-79.
- DANE. (2017). *Encuesta Multipropósito*. Bogotá.
- Dietzenbacher, E. (1992). The Measurement of Interindustry Linkages: key sectors in the Netherlands. *Economic Modelling*, 9(4), 419-437.
- El Tiempo. (16 de Junio de 2018). Se avecina la economía nocturna a Bogotá, ¿quién se le apunta? *El Tiempo*.
- Fabio Zambrano, J. V. (1998). Santafé y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos. *Bogotá: Retos y Realidades*.
- Gobierno Colombia; DNP. (2018). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo*. Gobierno de Colombia.
- Instituto Distrital de Turismo de Bogotá. (2018). *Bogotaturismo*. Obtenido de <http://www.bogotaturismo.gov.co/quienes-somos>
- Launay-Gama, C. (2006). *El uso del concepto de gobernanza o/y gobernabilidad en Colombia*.
- Martínez, M. B. (2018). LA RUMBA CRIOLLA EN BOGOTÁ, 1936 -1948. *LA RUMBA CRIOLLA EN BOGOTÁ, 1936 -1948*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Mejía, G. (1994). The Years of Change. Urban space and urbanization in Bogotá. 1819-1910.
- Ministerio de Cultura de Colombia. (1 de 08 de 2018). *Mincultura.gov.co*. Obtenido de <http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Paginas/El-sector-cultura-increment%C3%B3-en-2017-su-aporte-a-la-econom%C3%ADa-del-pa%C3%ADs,-seg%C3%BAAn-indicadores-de-la-Cuenta-Sat%C3%A9lite-de-Cultura.aspx>
- Paredes, C. C. (2009). Los parques de Bogotá: 1886-1938.
- Rother, N., & Jeram, J. (2019). Living after Midnight: For a better night-time environment. Wellington, Nueva Zelanda: The New Zealand Initiative.

- SDDE, & Cívico. (2017). Distribución de establecimientos con actividad nocturna por franjas horarias y grupos de actividad. *Distribución de establecimientos con actividad nocturna por franjas horarias y grupos de actividad*. Bogotá.
- Secretaría de Desarrollo Económico. (2017). *Caracterización del Baile en Bogotá*. Bogotá: Observatorio de Desarrollo Económico.
- Secretaría de Planeación de Bogotá; Universidad del Rosario - Centro de Pensamiento de Estrategias Competitivas. (2015). Observatorio de la Dinámica Urbano Regional. *Ruta Técnica*. Bogotá D.C.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *Aglomeración y condiciones de vida*. Bogotá D.C.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2017). *Estructura Socioeconómica Revisión POT: Diagnóstico*. Bogotá D.C.
- Seijas, A. (2016). *La noche: el gigante dormido de la planificación urbana*.
- UNESCO. (2009). *Indicadores Unesco de Cultura para el Desarrollo, Informe técnico para Colombia*.
- Zambrano, F. (2000). *Breve Historia de Bogotá*. Obtenido de <http://www.institutodeestudiosurbanos.info/endatos/0000/resenia.htm>