

TENDENCIAS
Revista de la Facultad de Ciencias
Economicas y Administrativas.
Universidad de Nariño
Vol. IX. No. 1
1er Semestre 2008, páginas 47-67

**ALGUNOS ASPECTOS ECONÓMICOS
PARA EL DEBATE SOBRE EL TEMA DE LOS
PARQUEADEROS EN BOGOTÁ**

Edwin Tarapuez Chamorro**

Resumen

Este artículo nace de las reflexiones que el autor y sus estudiantes de Fundamentos de Economía de la Universidad del Quindío han planteado acerca de algunos conceptos de la ciencia económica, que en muchas ocasiones se abordan sin un piso real que permita contrastar la teoría con aplicaciones y debates prácticos, para el logro de un mejor proceso de aprendizaje.

El presente artículo contiene una reflexión sobre el tema de los parqueaderos públicos en Bogotá (Colombia), en el que se examina la problemática que se ha presentado en los últimos años como consecuencia de las elevadas tarifas que al parecer cobran las empresas dedicadas a esta actividad

*Profesor Asistente de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad del Quindío (Colombia). Economista, Especialista en Planificación y Gestión del Desarrollo Regional y Especialista en Alta Gerencia, Universidad de Nariño, Colombia; Especialista en Docencia Universitaria, Universidad Cooperativa de Colombia. Correo electrónico: eitarapuez@uniquindio.edu.co.

**El autor agradece los valiosos comentarios recibidos de parte de Eduardo Bayona, Gerente de la Empresa de Parqueaderos City Parking en Bogotá, al igual que los de Andrés Camacho Casado, Concejal de Bogotá por el Partido de la U. Gracias a sus aportes y material facilitado, este artículo tiene un fundamento real mucho más sólido.

económica. En el escrito se analiza la problemática mencionada con base en aspectos como la renta de la tierra, las leyes de oferta y demanda, la competencia imperfecta y otros factores que influyen en la situación que se presenta actualmente.

El proceso de elaboración del presente trabajo se ha enriquecido con los aportes y comentarios de personas con mucho conocimiento y experiencia en el sector, lo que le ha brindado una visión mucho más real sobre la problemática en cuestión.

Al final de este artículo se incluyen unas breves reflexiones que buscan llamar la atención sobre algunos aspectos que no se han tenido en cuenta por los agentes vinculados con la problemática de los parqueaderos en Bogotá.

Palabras clave: renta de la tierra, renta diferencial, parqueaderos, estacionamientos, aparcaderos.

Clasificación JEL: P16, P42.

Introducción

Como parte de mis inquietudes como docente del área económica en la Universidad del Quindío, preparé un ensayo de dos páginas sobre el tema de los parqueaderos en Bogotá, a propósito de la polémica que se formó a principios del 2007. Dicho ensayo fue analizado por mis estudiantes de Fundamentos de Economía y con base en sus inquietudes y preguntas, muy interesantes por cierto, elaboré un material mucho más preciso que posteriormente se publicó en la edición electrónica de Revista Dinero correspondiente al mes de marzo de 2008.

Por la cobertura de dicha Revista, tuve la oportunidad de recibir variados comentarios y aportes, no solamente de lectores de Colombia sino del ex-

un artículo que dispuso que los parqueaderos podrían cobrar únicamente la tarifa fijada por el Gobierno Distrital de acuerdo a las características particulares de cada establecimiento.

Sin embargo, casi cinco años después de la entrada en vigencia del Código de Policía, como lo demuestran los decretos emitidos por la Alcaldía Mayor, el Gobierno Distrital no ha adelantado el estudio pertinente, ni ha fijado tarifas acordes con las características particulares de cada estacionamiento, dejando las tarifas al libre juego del mercado y limitándose a fijar topes.

A pesar de lo anterior, no es prudente colocar a las empresas de parqueaderos en la picota pública, éstas son y han sido parte esencial no sólo de la economía sino de la movilidad de la ciudad. Si se quiere contar con el concepto objetivo del ciudadano, éste debe estar bien informado de modo que sus respuestas obedezcan a un criterio muy consistente y particular. En el caso que nos ocupa ¿Qué propietario de vehículo no va a estar de acuerdo con que se le rebaje la tarifa del parqueadero?

Ahora hay que esperar el nuevo debate que se plantea para que el cobro no se haga por fracción de 15 minutos sino por minutos. Así el cobro se dé de esta manera, siembre va a haber un tiempo, por mínimo que sea, que el usuario del parqueadero termina pagando sin haberlo utilizado.

Bibliografía

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, Oficina de Prensa (2007). Fijan techo para tarifas de parqueaderos en Bogotá. En: <http://www.bogota.gov.co/portel/libreria/doc/TECHO%20TARIFA%20PARQUEADEROS.doc>. Consultado el 20 de mayo de 2008.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, Oficina de Prensa (2008). Se mantiene tarifa máxima de \$1.300 el cuarto de hora en aparcaderos en Bogotá. Comunicado de Prensa de la Secretaría Distrital de Planeación. Febrero 1°.

BAYONA, E. (2008). Gerente de City Parking en Bogotá, Comunicación electrónica enviada a Edwin Tarapuez. Marzo 29.

BERNAL, L. (2008). Abril 7. Reacciones por propuesta de tarifas en parqueaderos de Bogotá. Abril 7. Tomado de: <http://www.emisoraejercito.mil.co/?idcategoria=3628>. Consultado el 29 de mayo de 2008.

BRAND, S. (1998). Diccionario de economía (4a ed.). Bogotá: Plaza & Janés.

CAMACHO, C. (2008). A los parqueaderos se les acabaría el ‘cuarto de hora’. En. Revista Motor. Abril 12. Tomado de: http://www.motor.com.co/noticias_precios/vehiculos/12deabrilde2008/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_MOTORV2-3831603.html. Consultado el 20 de abril de 2008.

CONCEJO DE BOGOTÁ. Proyecto de acuerdo No. 167 de 2008. Por medio del cual se modifica el numeral 3, y se adicionan los numerales 13 y 14 al artículo 118 del acuerdo 79 de 2003.

CUEVAS, H. (2000). Selección de técnicas en la teoría de los precios. Cuadernos de Economía, Vol. XIX, No. 32. pp. 27-60.

CABALLERO, A. (1979). La teoría de la renta absoluta ¿renta de transformación o de monopolio?. Agricultura y sociedad. No. 12. pp. 117-143.

FARINA, J. (2006). El concepto de Renta: un análisis de su versión clásica y marxista. ¿Son aplicables a la Argentina actual?. Versión original presentada en la VIII Reunión Economía Mundial, Alicante (España). Abril 20 al 22.

IDU (2007). Estacionamientos públicos. Tomado de: http://www.idu.gov.co/sist_trans/estacionamientos_publicos.htm. Consultado el 20 de mayo de 2008.

MACHADO, A. (2002). De la estructura agraria al sistema agroindustrial. Bogotá, D.C. Universidad Nacional.

MARX, K. (1963). El capital. Crítica a la economía política. Tomo III. La Habana. Editorial Nacional de Cuba.

RICARDO, D. (1985). Principios de economía política y tributación. México. Fondo de Cultura Económica.

SABOGAL, J. (1996). Economía política. Una propuesta metodológica. Bogotá. Plaza & Janés.

SMITH, A. (1958). Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. México, D.F. Fondo de Cultura Económica.

TARAPUEZ, E. y BOTERO, J. (2007). Algunos de los principales aportes de los economistas neoclásicos a la teoría del emprendedor. Revista Cuadernos de Administración. Pontificia Universidad Javeriana. Julio-diciembre. Vol. 20, No. 34. pp. 39-63.

EL TIEMPO (2008a). Venta de vehículos ha caído este año en 3,05 por ciento, pese a que aumentó 9,7 por ciento en abril. Mayo 21. Tomado de: http://www.eltiempo.com/economia/2008-05-21/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR-4180898.html. Consultado el 23 de abril de 2008.

EL TIEMPO (2008b). Proponen cobro de parqueadero por minutos. Tomado de: http://www.eltiempo.com/tiempoimpreso/edicionimpresa/bogota/2008-03-01/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR-3979847.html. Consultado el 20 de mayo de 2008.

FERGUSON, J. (1979). Historia de la economía. México: Fondo de Cultura Económica.

NOTAS

¹Algunos autores como los alemanes Thünen y Mangoldt, precursores del enfoque marginalista; J. B. Clark, de la Escuela Marginalista Norteamericana; Marshall, de la Escuela Marginalista de Cambridge; Knight, de la Escuela de Chicago; y Schumpeter, dentro de los desarrollos neoclásicos contemporáneos, incluyen dentro de sus análisis el estudio de un tipo de renta que no había sido convenientemente estudiado hasta finales del siglo XIX: la renta o ganancia del empresario. Según el enfoque neoclásico, el empresario es aquél que cumple con la función de coordinar, organizar y supervisar un negocio. Es la persona que

adquiere diversos factores productivos (trabajo, capital y tierra) y los combina de una determinada manera en el proceso económico (función empresarial), para vender un producto que genere los ingresos suficientes con el fin de remunerar a los distintos factores y obtener un beneficio (Véase Tarapuez y Botero, 2007).

²El tema de la renta diferencial es estudiado detenidamente por Ricardo (1985).

³Se define el uso dotacional como aquellos usos urbanos cuya función es la de prestar los diferentes servicios requeridos como soporte de la actividad de la población, es decir, los servicios necesarios para la vida urbana y para garantizar el recreo y esparcimiento de la población, independientemente de su carácter público o privado

⁴Entre enero y abril de 2008 se vendieron 75.342 vehículos en Colombia, 2.374 menos que en los primeros cuatro meses del año anterior (77.716). A pesar de la relativa reducción en ventas, sólo en el mes de abril de 2008 se colocaron 20.991 nuevos automotores y al finalizar el año los concesionarios esperan vender 250.000 unidades. Véase El Tiempo (2008a).

⁵A pesar de que se cita la fuente respectiva (Bayona, 2008) hay otras fuentes oficiales que igualmente plantean que en Bogotá existen 1430 parqueaderos y otras que asumen que existen 3000. En síntesis, no hay uniformidad en los datos oficiales.

⁶Por ejemplo, en algunos servicios públicos se presenta el esquema de subsidios cruzados, en el que las tarifas cargadas a los consumidores del estrato 4 deben ser suficientes para recuperar costos, mientras que los consumidores de los estratos 5 y 6 pagan un sobreprecio con el que se subsidia a los consumidores de los estratos 1, 2 y 3.