

**Propuesta de zonas de estacionamientos regulados (ZER) en la
vía pública como mecanismo de recaudación de impuesto Municipal.
Caso de estudio: Parroquia Sagrario, Municipio Libertador,
Mérida - Venezuela¹**

Luis Miguel Quintana Pérez²

¹ Propuesta de Trabajo Especial de Grado para optar al título de Magíster (Mg.) en Desarrollo Urbano Local, Mención Planificación, Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad de Los Andes.

² Geógrafo del Instituto de Geografía y Conservación de los Recursos Naturales, Facultad de Ciencias Forestales y Ambientales, Universidad de Los Andes. Dirección: Avenida Principal Chorros de Milla. Campus Universitario Forestal. Edificio Principal. Mérida – Venezuela Teléfono: 0274 - 2401501 - 2401502. e-mail: luis74710@gmail.com

Resumen

Las ciudades y municipios en Venezuela presentan una configuración espacial de acuerdo a su pasado histórico, en la cual concentran instituciones del poder político, religioso y económico, que con el tiempo se han sumado el desarrollo de comercios, oficinas de la banca privada, entre otros; centralizando los principales destinos que demanda la población para sus actividades cotidianas y el municipio Libertador del estado Mérida no escapa de esta dinámica socio – económica que viven los ciudadanos; tal situación ha ocasionado mayor flujo de vehículos hacia estos lugares y encontrar lugar para estacionarse se ha convertido en un problema de movilidad, ocasionando tráfico en las vías, uso indebido de los espacios públicos por mencionar algunos ejemplos. En vista de lo antes mencionado, nace la Propuesta de Zonas de Estacionamiento Regulados (ZER) en la vía pública como mecanismo tributario que ayude a la municipalidad a recaudar recursos que ayuden en la gestión, como caso de estudio se seleccionó la parroquia Sagrario, adscrita al Municipio Libertador (Mérida - Venezuela); para ello se realizará un diagnóstico que permita determinar la factibilidad del trabajo y posteriormente se delimitarán ZER en función de la dinámica que posee el área piloto, también se realizarán estudios de campo a fin de conocer la disposición de estos actores acerca de la propuesta. Finalmente los resultados esperados están orientados a generar impactos positivos en la población y a su vez proporcionar mecanismos que ayuden al Municipio a captar recursos que le permitan gestionar el Territorio.

Palabras clave: Zonas de Estacionamiento Regulado, Movilidad, Espacio Público.

Abstract

The cities and municipalities in Venezuela present a spatial configuration according to their historical past, in which they concentrate institutions of political, religious and economic power, which over time have been added the development of shops, private banking offices, among others. ; centralizing the main destinations demanded by the population for their daily activities and the Libertador municipality of Mérida state does not escape from this socio-economic dynamic that citizens experience; This situation has caused a greater flow of vehicles to these places and finding a place to park has become a mobility problem, causing traffic on the roads, improper use of public spaces, to mention a few examples. In view of the aforementioned, the Proposal for Regulated Parking Zones (ZER) was born on public roads as a tax mechanism that helps the municipality collect resources that help in the management, as a case study the Sagrario parish was selected, attached to the Libertador Municipality (Mérida - Venezuela); For this, a diagnosis will be carried out that allows determining the feasibility of the work and subsequently ZER will be delimited based on the dynamics of the pilot area, field studies will also be carried out in order to know the disposition of these actors about the proposal. Finally, the expected results are oriented towards generating positive impacts on the population and at the same time providing mechanisms that help the Municipality to capture resources that allow it to manage the Territory.

Key words: Regulated Parking Zones, Mobility, Public Space.

1. Introducción

En Venezuela se han incrementado el número de vehículos particulares en las zonas urbanas, las cuales se utilizan para movilizar a la ciudadanía en sus actividades cotidianas, tales como: trasladarse al trabajo diariamente, realizar trámites administrativos o simplemente ir de compras, entre otras. Aunque existen muchos estacionamientos privados que cumplen con su rol de satisfacer esa necesidad y que además se encuentran reglamentados de acuerdo al marco legal. La aplicación de políticas a la movilidad se hace cada día más necesaria en todas las ciudades, dadas por la dinámica socio-económica de nuestra realidad geográfica, ligados al tráfico, pocos espacios para estacionar los vehículos, el bajo nivel de servicio que se le puede prestar a los usuarios de una red vial congestionada.

Ampliar la oferta de infraestructura para albergar este medio de transporte, presenta dos aspectos que reducen la factibilidad de estos proyectos a corto plazo; el primer aspecto gira entorno a la inversión monetaria para el desarrollo de estas infraestructuras, en términos de la relación costo beneficio y como segundo aspecto sería la disponibilidad de espacios que cumplan las características necesarias para satisfacer esta necesidad. Aunado a lo antes señalado, se estima que los estacionamientos privados no cubren la demanda de parqueo requerida en las ciudades que actúan como nodo atractor, ya que estas generalmente aglomeran un conjunto de sitios como por ejemplo: instituciones públicas, oficinas privadas, comercios y viviendas; las cuales aumentan la demanda de espacios para parquear; y que además ha generado mayor congestión vehicular en las “horas pico”, asociadas a las entradas y salidas de las actividades cotidianas.

Es un hecho indiscutible que el acelerado crecimiento urbano ha generado dinámicas en el aspecto social y económico, que sumado a la tendencia del uso del vehículo particular, representan un problema para la gestión del territorio en términos de movilidad y las políticas relacionadas con el desarrollo sostenible. Se suma a esto, la poca planificación urbana referente a esta temática, donde la responsabilidad de estos espacios públicos es compartida por parte de las Alcaldías y el ente en materia de Transporte, donde las políticas generadas no han sido efectivas a la hora de regular estos espacios, perdiendo además la captación de recursos, que podrían servir

para la inversión de proyectos, mantenimientos de las áreas públicas, entre otros. También es necesario entender que el manejo de estos espacios representan un costo para la ciudad y los estacionamientos en vía pública, es un asunto que corresponde a las autoridades para su regulación, control y vigilancia acorde con las normas legales del sistema jurídico Venezolano.

Por su parte consideramos que la gestión pública actual en Venezuela no cuenta con los mecanismo fiscales para regular esos espacios de estacionamientos en la vía pública, que generan en la población estrés porque al no estar reglamentados, son ocupados de manera irracional por parte de la economía informal, interrupción de los canales de circulación vial, descargas de mercancías en los comercios cercanos en horarios donde hay más afluente de vehículos.

Es por ello, que dicho estudio responde a una necesidad de orden territorial, que puede conducir a la inclusión de prácticas de movilidad sostenible, donde los usuarios que no deseen pagar un impuesto por el uso de las zonas de estacionamiento regulados en la vía pública, opten por utilizar prácticas de movilidad sostenible como por ejemplo: el uso del transporte público, el uso de bicicletas o simplemente caminar; lo cual repercute positivamente en la disminución del dióxido de carbono, mejora el tiempo de traslado de los usuarios, mejor calidad de aire, que en términos simples se traduce en confort ciudadano. Para abordar esta problemática, toma como área piloto la parroquia Sagrario del Estado Mérida (Venezuela), ya que de acuerdo a su configuración espacial, posee las características mencionadas en párrafos precedentes y pretende obtener lineamientos base para crear instrumentos que reglamenten las zonas de espacios públicos para estacionar vehículos, que permitan captar fondos para la municipalidad con el fin de mejorar la gestión, se ajuste al crecimiento demográfico y urbano de la ciudad, optimice la movilidad vehicular y peatonal, a fin obtener el bienestar de sus habitantes.

2. Algunos aspectos teóricos relacionadas con las zonas de estacionamientos regulados (ZER)

A continuación se presenta un breve resumen de algunos trabajos que enfocaron diferentes estrategias para mejorar el manejo de los estacionamientos adecuados al paradigma de movilidad sostenible en Latinoamérica y que de alguna manera pretende orientar el sustento teórico y metodológico, que pueden ser adaptadas al caso objeto de estudio de esta investigación.

Ghidini (2009) muestra una investigación cuyo objetivo central consiste en estudiar los cambios en la ciudad de Curitiba (Brasil), ocurridos por la implantación de políticas en torno al transporte y planes urbanísticos; considerando como punto de referencia comparativo el "Finger Plan" en Copenhage (Dinamarca), donde el uso del suelo integrado con el transporte público, ha generado un desarrollo sostenible. Esta investigación orienta la forma de planificación integrada del uso del suelo y el sistema de transporte, lo que ha facilitado la acumulación inmobiliaria y acumulación de capital, el desarrollo socio espacial y si este modelo ha minimizado la degradación medioambiental, la motorización y las ocupaciones irregulares de la ciudad y región metropolitana de Curitiba. De acuerdo a lo antes señalado. nos muestra que la implementación de estas prácticas hacen posible desarrollar la planificación urbana en términos de movilidad, generando además un mejor uso del suelo público para toda la ciudadanía.

Por su parte el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP México) & Embajada Británica de México (2012) plantean como tema clave para reducir el uso del automóvil es a través de la gestión del estacionamiento en la vía pública, la muestran como herramienta que ha demostrado ser de gran éxito en Europa, Asia y Estados Unidos, y que además ha permitido obtener recursos para posteriormente invertir en mejoras del espacio público, la movilidad no motorizada, el transporte público, entre otros aspectos.

El área objeto de estudio está orientado para las ciudades mexicanas que presentan ciertas características en torno a problemas de congestionamiento vial por los vehículos particulares en la vía pública. Como parte de las estrategias implementadas por parte del Estado fue la elaboración de un manual donde se implemente un sistema de parquímetros con fines de

gestionar más eficientemente la movilidad urbana. Este manual es fundamental para la investigación que se va a desarrollar, ya que orienta de manera más detallada la implementación de estos sistemas en un territorio determinado.

Por su parte Bernal (2015) nos presenta lineamientos para el diseño conceptual para la etapa pre-operativa de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en las zonas urbanas de Colombia. Este trabajo especial de grado para optar a la Maestría en Ingeniería – Transporte tiene como propósito realizar un marco conciliatorio entre los usuarios y actores involucrados que prestan el servicio de transporte, bajo un esquema institucional que permita formular lineamientos que destaquen la importancia bajo tres componentes: institucional, operacional y de imagen; acompañado también de lo que se podría catalogar como un manual de buenas prácticas, lecciones aprendidas y de casos exitosos. De acuerdo al autor es imprescindible abordarlo en la etapa temprana de operación del SETP, ya que a la fecha no se dispone con una guía práctica que permita entender e implementar este tipo de sistemas de transporte, para las ciudades colombianas que oscilan entre los 250.000 y 600.000 habitantes. El caso de estudio de este trabajo es la ciudad de Pasto, el cual sirve como piloto de prueba de este modelo conceptual. Entre las conclusiones de este trabajo destacan las siguientes: **1.** El Gobierno Nacional de Colombia presenta debilidad institucional, la cual no permite realizar seguimiento y control a los sistemas de transporte tradicional; **2.** El sector que presta servicio del transporte público, ha manifestado la decisión de comprar flota de autobuses con una capacidad de 40 pasajeros, sin ninguna tipo de estudio de transporte que justifique tal inversión; **3.** Las condiciones laborales de los conductores de las empresas operadoras del servicio de transporte son deficientes, además de ello las unidades no cuentan con equipos tecnológicos que optimicen el servicio y confort de los usuarios; **4.** La política desarrollada para la formulación de indicadores de seguimiento al transporte urbano, se deben separar de los indicadores en grupos que permitan clarificar los datos en función de la tipología de transporte, la función que hace en la sociedad y el confort que prestan a los usuarios. Finalmente, este diseño conceptual está orientado como línea base para orientar a los encargados de gestionar el transporte y movilidad dentro del territorio, así como también a futuras investigaciones que evalúen el impacto en la tarifa asociado a los lineamientos propuestos en el trabajo. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, sirve de referencia para el

diseño de lineamientos en los componentes: institucional, operacional y de imagen; la cual va de la mano con las lecciones aprendidas en relación a las políticas de transporte de casos exitosos.

En relación con este tema Arias y Pinto (2017), desarrollan un diagnóstico laboral de movilidad vehicular y plan de mejoramiento de las zonas de permitido parqueo (ZPP) en la ciudad de Villavicencio (Departamento del Meta – Colombia) y establecer si el actual convenio de las ZPP que se ejecuta por parte de la administración municipal de Villavicencio y la empresa privada desde el año 2013, han mejorado el flujo vehicular, optimizar el uso del espacio público, la creación de empleos a la población informal y la captación de recursos económicos para las arcas municipales. La metodología implementada en este trabajo es descriptiva, ya que básicamente analiza el convenio y el impacto que ha generado en la población, para ello utilizó técnicas de recolección y posterior análisis de la información, en la cual se diseñaron dos tipos diferentes de encuestas; la primera aplicada a conductores de vehículos de servicio público y particular, y la segunda al personal que labora en las ZPP (llamadas también “zonas azules” por el color en que están señalizadas). En sus conclusiones señala que el instrumento implementado por la Alcaldía de Villavicencio referente a las ZPP fueron creadas para que no se utilizaran las vías públicas como sitio de estacionamiento, convencer a los propietarios de vehículos que utilicen otros medios de transporte, que permitan una mejor movilidad en la ciudad. Sin embargo, los resultados arrojados demuestran un descontento por parte de la ciudadanía, por los altos costos de las tarifas principalmente. Es por ello que en este trabajo se recomienda como medida de mitigación, estudiar las propuestas de construcción de parqueaderos, que ayuden a solucionar el problema de congestión vehicular en la zona centro, a través de alianzas público – privadas con parqueaderos tecnificados e innovadores que ahorren espacio y tengan una mayor capacidad. Este trabajo es indispensable para la investigación en desarrollo ya que muestra como este tipo de prácticas para recuperar las plusvalías del suelo urbano público, ayudan en la gestión de los Territorios.

Finalmente Velázquez y Urdaneta (2018), plantean estrategias de manejo de movilidad, a partir de buenas prácticas urbanas latinoamericanas, las cuales han evidenciado efectos positivos en la recuperación de los espacios para la movilidad urbana sostenible, las cuales pueden orientar

la organización de las ciudades intermedias venezolanas. Para ello inician en la revisión de planes y programas de las ciudades latinoamericanas donde han sido efectivas las políticas al modelo de movilidad sostenible, considerando para la muestra los siguientes criterios: 1. La población y superficie sean semejantes a las condiciones demográficas y territoriales a la ciudad de Maracaibo; 2. Sean clasificadas como ciudades intermedias; 3. Su registro aparezca en el Observatorio de Movilidad Urbana (CAF) en sus diferentes informes, (2008-2009, 2012-2013 y 2015-2016); 4. Accesibilidad a la información; y 5. Presencia de planes de movilidad. Posteriormente toman de referencia las variables descriptivas en el folleto de buenas prácticas urbanas, la cual está fundamentada en el catálogo de ciudades intermedias españolas realizado por la Universidad Politécnica de Madrid, tales como: Tamaño del ámbito, Instrumentos (planes y proyectos, problemática), Alternativas de modalidad y las Prioridades para el mejoramiento de movilidad. Luego de ello se seleccionaron las ciudades de Cali, Medellín, Montevideo, Porto Alegre y Curitiba; y de acuerdo a lo antes mencionado se valoraron con la finalidad de evaluar las políticas aplicadas en esas ciudades en función a la movilidad sostenible en cada territorio. La segunda fase de la metodología consiste en realizar un diagnóstico del caso de estudio (ciudad de Maracaibo), a partir de las políticas oficiales de las buenas prácticas urbanas, para finalmente definir propuestas de políticas públicas que favorezcan el manejo de la movilidad urbana sostenible para las ciudades venezolanas. Este trabajo aporta a la investigación también incluye una gama de casos exitosos en las cuales se aplicaron políticas de transporte exitosos en Latinoamérica, además de ello, incluye un caso de estudio en la ciudad de Maracaibo (Venezuela), la cual orienta la aplicación de políticas públicas en la realidad geográfica de nuestro Territorio.

3. Consideraciones generales

3.1 Aspectos históricos del estacionamiento en la vía pública

Antes de la creación de los vehículos motorizados parte de la vía pública se utilizó para estacionar las carretas de tracción animal al frente de algunas viviendas o establecimientos para el comercio de mercancía en el inicio de las primeras ciudades, y relativamente el uso de estos espacios era gratuito. Posteriormente, la población fue creciendo y evolucionando sus procesos

de transporte con la llegada de vehículos impulsados a motor; pero, los principios de oferta y demanda de espacios requeridos por estas modalidad de transporte, era relativamente baja y no representaba un problema para la sociedad.

Sin embargo, la industria automotriz fue creciendo y las ciudades se adaptaron poco a poco a la llegada en masa del automóvil (vehículo a motor), y con ello en el modo de transporte preferido de los ciudadanos, pero los espacios disponibles que antes se utilizaron para estacionar las carretas de tracción animal y caballos, ya no eran suficientes; en este sentido Rivera (2011) menciona que tal situación ocurre por diferentes factores, como por ejemplo: disminución de la capacidad de las vías, reducción del espacio de circulación, cantidad de vehículos, entre otros. Este mismo autor comenta que se generaron problemas como los siguientes: limitaciones de visibilidad de los vehículos en circulación cuando se aproximaban a las intersecciones; obstrucciones en la entrada y salida de vehículos de garajes, zonas de carga y descarga, accesos a pasos peatonales y en algunas ocasiones obstaculizaron los hidrantes para emergencias.

Por su parte se hace necesario mencionar, que a principios del siglo XX el espacio de la vialidad pública apenas se estaban adaptando a la nueva modalidad de transporte y por ende la áreas destinadas para albergar los automóviles en sus distintos tipos no estaba demarcada, lo que generaba que los usuarios se estacionaran desordenadamente en cualquier lugar adyacente a la acera.

3.2 Espacio público y su conexión con el estacionamiento en la vía pública.

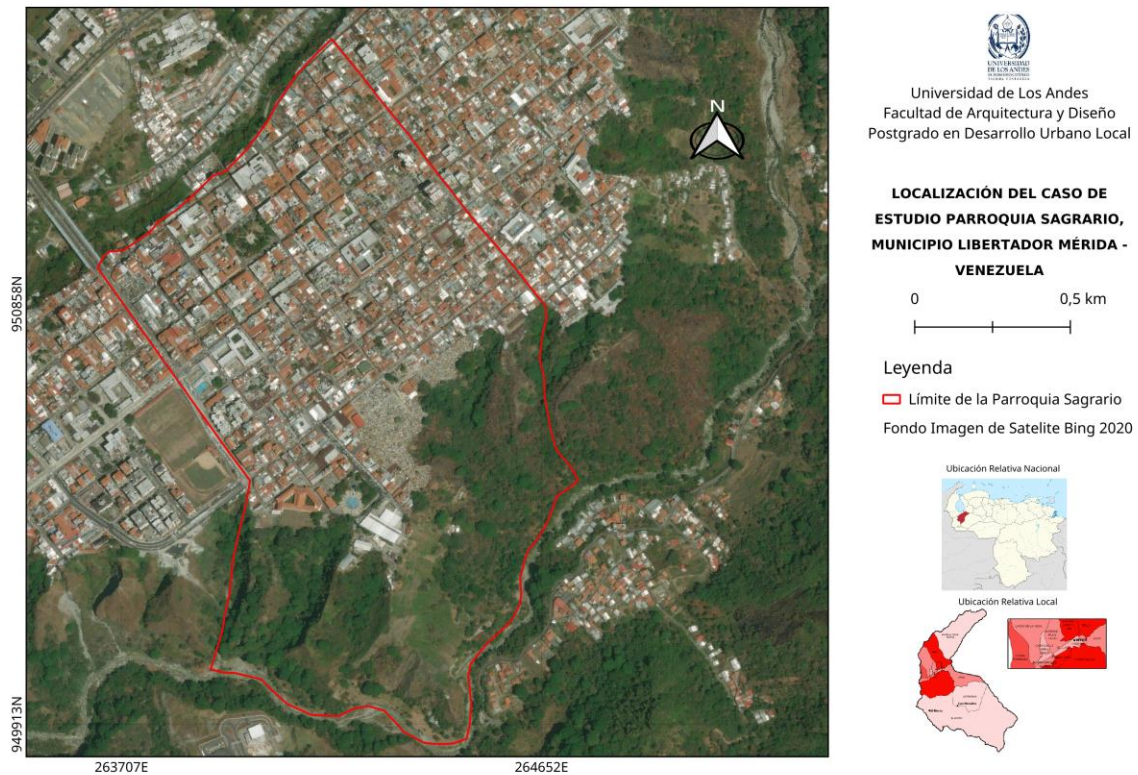
Para Borjas (1998) los espacios públicos son un concepto jurídico puesto que es sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, que además es el garante de establecer las condiciones de accesibilidad, uso del suelo e instalación de actividades para a todos los usuarios que conforman la ciudad. Esta visión le otorga una connotación sociocultural, donde los lugares se convierten en ambientes de contacto, interacción y expresión comunitaria, pero que sin duda alguna deben tener lineamientos de convivencia para mantener los principios de igualdad que enmarcan las democracias.

Siguiendo este orden de ideas Low (2005), plantea el espacio como una unidad, compuesta de construcciones generadas por la sociedad y algunas expresiones locales realizadas por los integrantes que hacen vida en esa realidad. También hace mención que los espacios de una ciudad puedan ser catalogados como públicos y privados; sin dejar a un lado que estas expresiones de territorio requieren mantenimiento y control.

De acuerdo con lo antes descrito sobre su visión acerca del espacio, nos lleva a reflexionar sobre su complejidad en término de las actuaciones por parte del Estado como ente administrador y las diversas posibilidades de planificación en función de seguridad, confort, legibilidad, pertenencia y facilidad de uso del suelo, a fin de ofrecer a la población una adecuada calidad de vida. Es por ello que el estacionamiento en la vía pública, tienen sin duda alguna un rol importante en la sociedad, en vista de que los establecimientos privados no satisfacen la demanda de vehículos utilizados por la población, encuentran en los espacios públicos esos lugares para aparcar, generando tráfico y congestión vehicular en las principales nodos de importancia de la ciudades.

4. Caso de estudio

El caso objeto de análisis se localiza en la parroquia Sagrario, la cual forma parte del territorio del estado Mérida (Venezuela), y que geográficamente se encuentra delimitada de la siguiente manera: por el Norte la parroquia Milla, por el Sur Parroquia el Llano, por el Noreste la parroquia Arias y finalmente por el Oeste la parroquia Spinetti Dini. Cabe destacar que esta área comprende los siguientes tramos de la ciudad de Mérida, como por ejemplo los siguientes: parte de las avenidas 2 Obispo Ramos de Lora, 3 Independencia, 4 Bolívar, 5 Zerpa, 6 Rodríguez, 8 Maldonado hasta llegar al borde del río Chama; y transversalmente abarca las calles desde la 18 Fernández Peña hasta llegar a la calle 26 Campo Elías (ver mapa anexo).



5. Método

La metodología de esta investigación de acuerdo a su objeto es de tipo descriptiva, con un diseño de campo donde se contempla levantar información a través de encuestas y entrevistas a los actores sociales involucrados en el estudio, y cabe destacar que las variables son de tipo no experimental y no fueron tratadas para tales fines; y según su propósito es de tipo aplicada puesto que la misma presenta características asociadas a dar respuesta en torno a la necesidad planteada en el estudio. Además de ello, tiene características cuantitativas por el aporte de data levantada por la oferta y la demanda relacionadas con la temática, para luego ser analizada; pero, también cuenta con características cualitativas, ya que abordar rasgos relacionadas con la problemática planteada.

6. Alcances esperados

Los alcances estimados para la propuesta de las zonas de estacionamiento regulado (ZER) en la vía pública en el área objeto de estudio, están orientados a generar impactos positivos en la población y a su vez proporcionar un mecanismo que ayude a la municipalidad para captar recursos que le permitan gestionar el territorio, para entender este contexto de estos efectos esperados se describen a continuación los siguientes:

1. Iniciar la estructura base a partir del diagnóstico que determine la oferta y demanda de vehículos en el área objeto de análisis a fin conocer la factibilidad de la propuesta.
2. Establecer zonas de estacionamiento regulados (ZER) que ayuden a dar solución al problema de estacionamientos en la vía pública, que brinden seguridad, equidad y confort por este servicio a los usuarios; pero, teniendo presente que habrá una contraprestación por el uso de estos espacios.
3. Conocer la opinión de la población y la municipalidad acerca de la propuesta de ZER, y así entender la disposición de estos actores acerca de esta estrategia que busca desarrollar los temas de movilidad en la ciudad y percibir la disposición de crear alianzas con el sector privado para realizar inversiones en equipamiento y logística en el desarrollo e implementación del proyecto del municipio.

7. Consideraciones finales

La propuesta para implementar las zonas de estacionamiento regulado en el área piloto como en otras ciudades que presenten estos problemas, representan un aporte al ordenamiento territorial y una valiosa herramienta de control y regulación, que permita proporcionar el acceso a todos los ciudadanos condiciones de confort. El comienzo para recuperar estos espacios no es una tarea fácil, es decir, por un lado los ciudadanos se apropiaron de estos espacios en la vía pública para parquear sin prestar alguna remuneración y por otra parte la municipalidad aunque ha desarrollado proyectos en planificación urbana, consideramos que este tema no ha sido desarrollado apropiadamente. Sin embargo, este tipo de medidas han sido utilizadas en otras ciudades del mundo como mencionamos en párrafos precedentes, donde los resultados fueron satisfactorios en términos de ordenamiento territorial y son ejemplo hoy día.

Finalmente se hace necesario mencionar que las ZER pretende incentivar las buenas prácticas de la movilidad sostenible a largo plazo, como por ejemplo incentivar el uso del transporte público, optimizar los desplazamientos de vehículos en las horas pico en los puntos con mayor atracción de la ciudad, mejorar la calidad del aire, entre otros aspectos.

8. Referencias Bibliográficas

- **Arias B., Neyer O. y Pinto P., Jorge L. (2017).** *Diagnostico laboral, de movilidad vehicular y plan de mejoramiento de las zonas de permitido parqueo (ZPP) en la ciudad de Villavicencio.* Universidad Nacional, Abierta y a Distancia. Escuela de Ciencias Administrativas Contables, Económicas y de Negocios (CEAD). Colombia. 101p.
- **Bernal G., Jonathan D. (2015).** *Lineamientos para el diseño conceptual y puesta en marcha de la etapa pre-operativa en los componentes operacional y de imagen de los SETP en ciudades amables– Estudio de caso para una denominada ciudad amable del país.* Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ingeniería. Bogotá D.C., Colombia. 179p.
- **Borja, J. (1998).** Reforma y Democracia. *Revista del CLAD.* N° 12. Consultado el día 20 de septiembre de 2009. Web: <http://www.clad.org.ve>
- **Ghidini Roberto. (2009).** Aprendiendo una lección de Curitiba – Efectos perversos de una política orientada al transporte público y al medio ambiente. *Cuaderno de Investigación Urbanística* N° 67 – noviembre / diciembre 2009. Editores Instituto Juan de Herrera – Universidad Politécnica de Madrid. 68 - 82p
- **Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México & Embajada Británica de México (2012).** *Políticas públicas destinadas a reducir el uso del automóvil. Manual para implementar sistemas de parquímetros en ciudades mexicanas.* (On line). Publicado en Octubre 2012. Dirección URL: [http://mexico.itdp.org/wpcontentuploads/parquimetrosOK](http://mexico.itdp.org/wpcontent/uploads/parquimetrosOK).
- **Low, S. (2005).** *Transformaciones del Espacio Público en la Ciudad Latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales.* Disponible en: www.bifurcaciones.htm

- **Rivera Mantilla Sebastián (2011).** *Análisis de la implementación de sistema de cobro de parqueo en el espacio público. Caso de estudio para algunas zonas de la ciudad de Bogotá.* Universidad de Los Andes. Facultad de Ingeniería Civil y Ambiental. Bogotá – Colombia. 59p.
- **Velázquez C. y Urdaneta J. (2018).** *Estrategias de manejo de la movilidad urbana para la ciudad de Maracaibo a partir de las buenas prácticas latinoamericanas.* *Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Año 40 - 2018 - 1º cuatrimestre (nº 148): 22 – 38.*