



# ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO III N°. 3402 DIRECTOR (E): CARLOS ARTURO DUARTE CUADROS JULIO 28 DEL AÑO 2022

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 375 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA EXCLUIR LOS SERVICIOS ESPECIALES DE LAS ÁREAS DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ” .....	8630
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 376 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR EL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA DECLARAR A LOS CERROS ORIENTALES DE BOGOTÁ COMO SUJETO DE DERECHOS” .....	8649
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 377 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS (DIA SIN CARRO Y SIN MOTO) EL PRIMER JUEVES DEL MES DE FEBRERO, MAYO, AGOSTO Y NOVIEMBRE DE TODOS LOS AÑOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ” .....	8661
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 378 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS E INTELIGENTES DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ.” .....	8675
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 379 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ” .....	8686
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 380 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE NUEVOS MATERIALES DENTRO DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DEL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ” .....	8697

## PROYECTO DE ACUERDO N° 375 DE 2022

### PRIMER DEBATE

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA EXCLUIR LOS SERVICIOS ESPECIALES DE LAS ÁREAS DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ” EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1.OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El pasado 29 de diciembre de 2021, la alcaldesa mayor de Bogotá adoptó la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., a través del Decreto 555 de 2021. Dicho Decreto, dejó la puerta abierta para que cierto tipo de servicios, entre ellos, los especiales, se ubiquen en las áreas de Proximidad o zonas residenciales. Esto no solo

representa una disparidad, sino que representa un atentado a la tranquilidad de cientos de ciudadanos.

Por ello, el objeto de este proyecto de Acuerdo es excluir los servicios especiales de las áreas de proximidad en Bogotá.

## **2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

Tradicionalmente, las zonas destinadas para la diversión y el esparcimiento han ido en contravía de los principios de bienestar y paz en muchas de las zonas residenciales de la ciudad. A diario, se denotan casos de violencia, robos y constantes alteraciones al orden público como consecuencia de esto. Esta problemática ha sobrepasado las competencias de muchas de las instituciones que velan por mantener el orden y restaurar la tranquilidad, lo que conduce a pensar que la única forma de superar esta situación es a través de la declaración y ratificación de incompatibilidad con la norma urbana.

En el 2019, el alcalde Enrique Peñalosa presentó ante el Concejo de Bogotá la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá. Este POT buscaba que el 30% de los predios que tenían un uso múltiple pasarán a ser residenciales. Y para proteger las áreas residenciales de las zonas donde hay polígonos de alto impacto se dividieron en dos categorías, dependiendo de la mezcla de usos a permitir y la colindancia con predios de actividad residencial, así: (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019):

Polígonos de alto impacto A: son los de Chapinero, Primero de Mayo, Restrepo y Venecia, lugares donde se permiten comercios asociados a la venta y consumo de licor; además moteles, bodegas de reciclaje, talleres de vehículos y autopartes. Son zonas donde no es predominante el uso residencial (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Los Polígonos de Alto Impacto B: Estos polígonos están localizados en el Parque de la 93, Zona T, Galerías, Modelia, Bosa Central y Calle 116. Allí no se permiten moteles, bodegas, talleres de vehículos y autopartes (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019). Dicho POT no permitía el funcionamiento de bares en zonas residenciales, por lo que se propuso que los bares de hasta 80m<sup>2</sup> se localizaran frente a malla vial arterial (grandes avenidas), o sobre malla vial intermedia (vías principales), en los corredores comerciales consolidados (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Por su parte, los bares de hasta 250 m<sup>2</sup> podrían ubicarse al interior de los polígonos de Áreas de Desarrollo Naranja (zonas con usos múltiples) y en las zonas industriales que no colinden con zonas residenciales. A los establecimientos con más de 250m<sup>2</sup> se les permitiría funcionar exclusivamente adentro de los polígonos de alto impacto y en las zonas industriales que no limiten con zonas residenciales (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Incluso, el ex secretario Distrital de Planeación, Andrés Ortiz Gómez, enfatizó que “el nuevo POT busca reglamentar la actividad de los bares exigiendo el cumplimiento de unas acciones que garanticen la mitigación de los impactos en los sectores propicios para tal actividad, como vías comerciales consolidadas o sobre vías arteriales e intermedias, zonas de uso múltiple y zonas industriales. No, sobre vías locales” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Como es de conocimiento general, el POT presentado por el ex alcalde Enrique Peñalosa no fue aprobado por el Concejo de Bogotá, y ahora el Decreto 555 se convirtió en la nueva norma que regirá la ordenación del territorio durante los próximos 12 años.

Así pues, y aunque parezca totalmente lógico que los bares no deban mezclarse con las viviendas, el Artículo 243 del Decreto 555 de 2021, se encargó de abrir la puerta a que los servicios especiales se ubicaran en las áreas de Proximidad. Esto, como se ha mencionado anteriormente, resulta ser un atentando directo para la paz, tranquilidad y descanso de los bogotanos.

### **3. MARCO LEGAL**

#### **Del nivel Constitucional**

**ARTICULO 2º.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes,

creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

## **Jurisprudencia**

### **Sentencia No. T-112/94**

**TEMA:** Derecho a la tranquilidad e intimidad en el lugar de habitación, cuando el sector en donde se encuentra ubicada ha sido declarada como una zona residencial.

#### **I. ANTECEDENTES.**

##### **A. Las pretensiones.**

La peticionaria, en ejercicio de la acción de tutela, formula las siguientes pretensiones:

Que, "se declare la zona de la carrera 5 entre calles 28 y 26 donde se encuentra ubicado el Conjunto Residencial, como Zona Residencial, en la que el uso principal es la vivienda. Situación existente en 1968, año en el cual se expidió el decreto No. 762 de agosto 19, por medio del cual el Alcalde Mayor de Bogotá, D.E. en uso de sus atribuciones legales, reglamenta el conjunto, situación que a todas luces debe ser concordante con la zonificación y definición contemplada en el artículo 335 del Acuerdo 6 de 1990, y por ende con el uso residencial actual, el cual corresponde a la vivienda de cerca de trescientas familias".

Que, "se ordene a quien corresponda la revocación de las licencias de funcionamiento expedidas por la administración, de los establecimientos nocturnos ubicados en el citado sector, por cuanto el desarrollo de sus actividades atenta contra mi seguridad y mi vida y entorpecen la paz y tranquilidad de las familias residentes que habitamos el sector".

Que, "se ordene a quien corresponda la clausura de los establecimientos nocturnos ubicados en el citado sector, que no disponen de las respectivas licencias de funcionamiento, por cuanto el desarrollo de sus actividades atenta contra mi seguridad y mi vida y entorpecen la paz y tranquilidad de las familias residentes que habitamos el sector".

Que, "se prohíba a la Administración Distrital, expedir nuevas licencias para el funcionamiento de establecimientos comerciales, cuyo uso no sea concordante con el uso residencial, principal predominante del sector".

Que, "se ordene a quien corresponda, se reglamente y limite el horario de los establecimientos comerciales, que, siendo compatible con el uso residencial del sector, permanecen abiertos hasta altas horas de la madrugada".

## **B. Los hechos.**

La señora Aurora Pachón de Reyna presenta como hechos que sustentan sus pretensiones, los siguientes:

"1. Soy residente desde hace cerca de 19 años del apartamento antes citado, el cual pertenece a la torre A del denominado Conjunto Residencial El Parque, lugar de residencia de cerca de trescientas familias".

"2. Al trasladarme al apartamento de mi propiedad, en el año de 1974, localizado en el segundo piso del edificio, con amplio frente sobre la carrera quinta, esta zona de uso residencial llenaba las condiciones necesarias para disfrutar de los derechos ciudadanos establecidos por la Constitución, de los cuales se disfrutaba plenamente (día y noche), tanto dentro de la propiedad privada y como la propiedad comunal, esto con las mejores condiciones de seguridad y derecho a la vida".

"3. En el transcurso del tiempo, debido a los usos y actividades que la Administración Distrital y la Alcaldía Menor de Santa Fe han venido permitiendo en el sector y específicamente en la acera occidental de la carrera quinta, el conjunto y mi apartamento se han convertido en zonas de alto riesgo tanto a nivel de la comunidad en su conjunto, como a nivel de mi persona. Es así como los días jueves, viernes y sábados en la noche y a altas horas de la madrugada no faltan los escándalos y problemas graves, originados en el tipo, tamaño y uso de los establecimientos que la administración distrital ha venido permitiendo, los cuales se clasifican dentro de los denominados "Venta de Servicios y de Alto Impacto Social, urbanístico y Ambiental", incompatibles a todas luces con el uso residencial del sector".

"4. El hecho más grave registrado, directamente contra mi propiedad, mi persona y mi vida, ocurrió en noviembre pasado, cuando afortunadamente me encontraba de

vacaciones y por ende no había persona en mi apartamento. En uno de los escándalos y problemas ocurridos, no sé, si en uno de los establecimientos o en el espacio público de la carrera quinta, un tiro de arma de fuego entró por la ventana de mi alcoba, golpeó el techo y la pared y terminó en mi cama".

"5. El anterior hecho fue denunciado por la Administración del Conjunto a la Alcaldía Menor correspondiente y posteriormente a mi regreso de vacaciones, personalmente lo hice ante la autoridad competente, Policía Metropolitana de Bogotá, Quinta Estación, sin tener hasta el momento, respuesta alguna diferente de una citación a la Inspección Tercera Distrital de Policía donde solicité se hagan las pruebas correspondientes. Aún no he cambiado el cristal de la ventana, ni reparado el techo y pared y además conservo el pedazo de plomo encontrado en mi cama".

"6. En el transcurso de este año de 1993, el problema ha sido aún mayor, encontrándome desprotegida y privada del disfrute de mis derechos fundamentales y en alto riesgo de perder mi integridad y mi vida, esto en razón de los frecuentes tiroteos que se presentan en el lugar, principalmente de los jueves, viernes y sábados en la noche y a altas horas de la madrugada. No conozco a fondo los hechos ocurridos solamente el escándalo y los tiros, esto en razón de que cuando esto ocurre, con el fin de protegerme salgo de mi alcoba y me refugié en uno de los baños del apartamento los cuales no tienen ventanas sobre la carrera quinta. Por lo anterior, sé solamente, que además de los escándalos se presentaron tiros de arma de fuego en la zona localizada frente a los ventanales de mi apartamento y alcoba".

"7. Los últimos insucesos de alto impacto y a todas luces han atentado contra mi paz y tranquilidad ocurrieron en la madrugada del día domingo 18 de julio, el viernes 30 de julio en la noche y el domingo primero de agosto en la madrugada".

"8. Siento por todo lo anterior que estoy altamente amenazada, en mi hogar, en mi tranquilidad durante las horas nocturnas de descanso y en mi vida, por tanto, se están violando, con anuencia de la Administración, mis derechos fundamentales establecidos en nuestra Constitución, y a los cuales tenemos derecho todos los ciudadanos. Todo lo anterior es debido a riñas que se originan por los establecimientos nocturnos que el Estado en la persona de la Administración Distrital ha permitido que funcionen, en zonas residenciales donde habitamos familias y en locales no aptos para tal fin".

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** REVOCAR las sentencias de los Juzgados 20 Civil Municipal y 27 Civil del Circuito de Santafé de Bogotá, de fecha 20 de agosto y 27 de septiembre de 1993, en las cuales se resolvió denegar por improcedente la tutela impetrada.

**SEGUNDO:** CONCEDER la tutela a la señora Aura Pachón Reyna de sus derechos a la tranquilidad y a la intimidad.

**TERCERO:** ORDENAR tanto al Alcalde Mayor de Santa Fé de Bogotá D.C., como al Alcalde Local de Santa Fe Localidad III, que procedan a impedir el funcionamiento de los establecimientos comerciales que carecen de licencia, y abstenerse de conceder nuevas licencias de funcionamiento, y de renovar las que se encuentren vencidas o las que se hallen vigentes, en cuanto su destinación no sea compatible con el uso residencial de la zona, conforme a las reglamentaciones que sobre el particular existan.

**CUARTO:** LIBRAR comunicación al Juzgado Veinte (20) Civil Municipal de Santa Fé de Bogotá, a efectos de que notifique esta sentencia a las partes y adopte las decisiones necesarias para adecuar su fallo a lo aquí dispuesto.

### **Del nivel nacional**

#### **LEY 388 DE 1997.**

**ARTÍCULO 1º.- Objetivos.** La presente Ley tiene por objetivos:

1. Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental.
2. El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

3. Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.

4. Promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

5. Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política.

### **LEY 1454 DE 2011**

**ARTÍCULO 1º. Objeto de la ley.** La presente ley tiene por objeto dictar las normas orgánicas para la organización político-administrativa del territorio colombiano; enmarcar en las mismas el ejercicio de la actividad legislativa en materia de normas y disposiciones de carácter orgánico relativas a la organización político-administrativa del Estado en el territorio; establecer los principios rectores del ordenamiento; definir el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial; definir competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas y establecer las normas generales para la organización territorial.

### **Del nivel Distrital**

### **ACUERDO 20 DE 1995**

**Artículo 1º.-** Adoptase el Código de Construcción del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, definido por el siguiente articulado en el cual se fijan sus políticas generales, su articulado, su alcance, se establecen mecanismos para su aplicación, se fijan plazos para su reglamentación por parte de la Administración Distrital y se señalan mecanismos para su actualización y vigilancia.



**Artículo 2º.-** El Código de construcción es uno de los elementos constitutivos del Plan General de Desarrollo Integrado del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, en sus aspectos del desarrollo físico, por consiguiente, su desarrollo y aplicación se harán mediante un proceso de planeación permanente, orientado a coordinar las acciones de los sectores públicos y privado dentro de un estricto criterio de justicia social.

**Artículo 3º.-** El presente Código de construcción completa las políticas y normas sobre el desarrollo urbanístico. Por lo tanto, su interpretación y aplicación deben realizarse teniendo en cuenta capitalmente las normas vigentes sobre los siguientes aspectos los cuales no son modificaciones en manera alguna por el presente Código.

- a. Perímetro de servicios públicos y posibilidad técnica de prestación de servicios.
- b. Zonificación y reglamentación de usos de la tierra.
- c. Afectaciones de la tierra por Plan Vial y Planes Maestros de Servicios.
- d. Las normas y reglamentaciones específicas para cada zona de la ciudad.
- e. Las normas y procedimientos sobre los procesos de urbanización, apropiación de proyectos licencias para su ejecución.

### **DECRETO 765 DE 1999**

**Artículo 1º. *Ámbito de Aplicación.*** Para la aplicación del presente Decreto se establecen dos áreas de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, con base en la delimitación concertada entre el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, El DAMA y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, los cuales aparecen delimitadas en el plano anexo y se relacionan a continuación:

(...)

**Artículo 3º. *Usos permitidos en área de influencia aeroportuaria.*** Se permitirán únicamente los siguientes usos:

**USO INDUSTRIAL:** Se permite el uso industrial en las mismas condiciones en que lo autoricen los Decretos de asignación de tratamiento, con excepción de los polígonos de zonificación con tratamiento de desarrollo, en los que dicho uso tendrá que adecuarse a las características de la industria que más adelante se establecen. Se consideran prohibidos en el sector los usos que impliquen la fabricación y almacenamiento de explosivos.

**USO COMERCIAL:** Se permite la actividad comercial en las mismas condiciones en que la autoricen los Decretos de asignación de tratamiento, siempre que se cumpla con las restricciones de altura impuestas por la Aeronáutica Civil.

**DECRETO 619 DE 2000.** “Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital.”

**DECRETO 1110 DE 2000.** “Por el cual se adecua el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., según lo dispuesto en la resolución 0621 de 2000 dictada por el Ministerio del Medio Ambiente”

**DECRETO 469 DE 2003.** “Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”

**DECRETO 190 DE 2004.** “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.”

(...)

## **Subcapítulo 2. Subprograma de Fortalecimiento y Consolidación de Barrios Residenciales**

### **Artículo 291. Objetivo general (artículo 282 del Decreto 619 de 2000)**

El subprograma tiene por objeto identificar las unidades barriales existentes para definir las acciones de cualificación del espacio público y los equipamientos, y el fortalecimiento de los esquemas de organización ciudadana que permitan su consolidación y recuperación como núcleos básicos de calidad de vida urbana.

Mediante la aplicación de incentivos y sanciones se propende por la protección de las áreas residenciales que se conservan y la recuperación de los barrios que han perdido sus condiciones de habitabilidad.

### **Artículo 292. Objetivos específicos (artículo 283 del Decreto 619 de 2000).**

1. Proteger las áreas residenciales que poseen buenas condiciones urbanísticas y ambientales.
2. Fortalecer y mejorar las condiciones de habitabilidad en las áreas en las que el uso residencial se ha conservado o la mezcla de usos no ha causado desajustes graves o irreversibles

3. Reconocer el fenómeno de la vivienda con actividad económica, generando las condiciones para una implantación adecuada que garantice la permanencia del uso residencial.

**Artículo 293. Metas (artículo 284 del Decreto 619 de 2000).**

El programa propone mantener las condiciones actuales de aproximadamente 4.600 hectáreas urbanas en las que hoy existen barrios residenciales y atender aproximadamente 8.000 hectáreas urbanas de los barrios en los cuales se han presentado cambios que han deteriorado los mismos.

Las anteriores acciones se aplicarán en las Unidades de Planeamiento Zonal tipo 2 y 3, las cuales agrupan sectores consolidados de estratos medios y altos con uso residencial predominante o que anteriormente hayan sido de uso residencial.

**Artículo 294. Estrategias (artículo 285 del Decreto 619 de 2000).**

Para el cumplimiento de los objetivos y metas previstas se adoptan las siguientes acciones estratégicas:

1. De planeamiento y ordenamiento urbano

- a. Adoptar la escala de planeamiento y gestión en que se constituyen las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) para definir los requerimientos de equipamientos, espacio público, vías, entre otros.
- b. Caracterizar los sectores residenciales para definir acciones de carácter urbano y las de carácter colectivo requeridas para la recuperación y consolidación de las unidades de vivienda.
- c. Proponer una normativa urbana comprensible y reconocible que permita regular los usos urbanos mejorando las condiciones de los barrios y fortaleciendo su carácter residencial.
- d. Apoyar los procesos de reconocimiento de las transformaciones de los barrios o conjuntos de barrios mediante la aplicación de normativas específicas que permitan la compensación a la ciudad para mantener las calidades urbanas.

2. De participación y gestión

- a. Generar los espacios de participación ciudadana para los procesos de toma de decisiones en relación con la aplicación de la normativa urbana que incentive los procesos de convivencia y las condiciones para el adecuado control de aplicación de la misma.
  - b. Apoyar los esquemas de comunicación e información ciudadana en relación con los temas de interés del barrio.
  - c. Aplicar instrumento de gestión y coordinación institucional que apoyen las iniciativas
  - d. privadas de los ciudadanos en relación con el mejoramiento de sus barrios.
- (...)

**Artículo 347. Normas para los usos de comercio y servicios (artículo 336 del Decreto 619 de 2000).**

1. Comercio Metropolitano y Urbano. El desarrollo del comercio metropolitano, de más de 6.000 M2 de área de ventas, y el Urbano con área de ventas de más de 2000 M2 y hasta 6000 m2, se sujetará a un Plan de Implantación. Se permite su localización en las zonas pertenecientes al Área de Actividad de Comercio y Servicios, en las Areas de Actividad Industriales, y en ejes viales de la siguiente manera:

- a. (Modificado por el artículo 231 del Decreto 469 de 2003). El comercio metropolitano se permite en determinados tramos de ejes de la malla arterial V - 0 y V - 1, señalados en el cuadro anexo No. 3 "listado de tramos de ejes viales para la localización de comercio metropolitano", cumpliendo con las condiciones definidas en el cuadro anexo No.2. "Clasificación de usos del suelo". No se permite en las áreas de orejas de las intersecciones viales

El comercio urbano se permite en ejes de la malla arterial V-2 y V-3, cumpliendo las condiciones definidas en el Cuadro anexo N° 2. " Clasificación de usos del suelo".

2. (Modificado por el artículo 231 del Decreto 469 de 2003). Comercio Zonal y Vecinal. El comercio zonal con área de hasta 2000 M2 y el comercio vecinal clase A de hasta 500 m2 de área de ventas, se permiten en manzanas con otros usos, localizadas en las Zonas de Comercio y Servicios y en las áreas delimitadas de comercio y servicios pertenecientes a Zonas Residenciales, cumpliendo las condiciones señaladas en el Cuadro Anexo No. 2. - Clasificación de usos del Suelo - y en la ficha reglamentaria.

El comercio vecinal clase B de hasta 60 m2 de área de ventas, se permite en las zonas residenciales de conformidad con lo dispuesto en las fichas normativas de cada sector normativo.

3. Los servicios de alto impacto de diversión y esparcimiento de escala metropolitana ligados al trabajo sexual, clasificados como Wiskerías, Strep-tease, casas de lenocinio y similares, deben cumplir con las siguientes condiciones desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico:

- a. El establecimiento deberá cumplir con las normas urbanas referentes a los usos del suelo y edificabilidad. Para el desarrollo de los usos permitidos se deberá obtener la correspondiente licencia de construcción en sus diferentes modalidades o el reconocimiento.
- b. Cuando en la ficha reglamentaria se establezca una zona para el desarrollo de servicios de alto impacto y en la misma zona existan usos dotacionales: educativos y de culto, con anterioridad a la entrada en vigencia del respectivo decreto de la UPZ, primará la presencia de dichos usos dotacionales: educativos y de culto y, por lo tanto, no se permitirá el desarrollo de servicios de alto impacto en el área de influencia determinada por la ficha.
- c. Los establecimientos destinados al Trabajo Sexual y actividades ligadas deberán funcionar en estructuras diseñadas y construidas para el uso o adecuaciones para los mismos. Se permitirá el desarrollo de vivienda para el celador o administrador, la cual debe funcionar como una unidad privada independiente.
- d. Los establecimientos prestadores de servicios turísticos, presentes en la zona donde se permitan los servicios de alto impacto de diversión y esparcimiento de escala metropolitana (Wiskerías, streap-tease y casas de lenocinio o similares), deben cumplir con los requisitos establecidos por la Ley 300 de 1996 "Por la cual se expide la Ley de Turismo y se dictan otras disposiciones".

*Parágrafo 1:* Las condiciones relativas al funcionamiento y ejercicio del trabajo sexual en cuanto a salubridad, saneamiento, bienestar social, seguridad y medio ambientales serán las contenidas en el Decreto Distrital 188 de 2002 y las demás normas que lo complementen o modifiquen.

*Parágrafo 2:* La ficha normativa correspondiente hará la delimitación precisa de los subsectores en las áreas de actividad señaladas como Zona Especial de Servicios de Alto Impacto y definirá la asignación específica de usos principales, complementarios y restringidos y las normas de edificabilidad correspondientes en cada uno de ellos.

**DECRETO 555 DE 2021. Artículo 1. Adopción de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.**

El presente acuerdo adopta la revisión general de los contenidos del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital. Los documentos anexos y la cartografía se encuentran integrados en este acto administrativo.

*Parágrafo.* Las disposiciones del presente Acuerdo aplican para toda la jurisdicción del Distrito Capital en sus suelos urbano, rural y de expansión.

(...)

**Artículo 233. Usos permitidos en Bogotá.** Los usos que se mencionan a continuación se permiten en el suelo urbano y de expansión urbana del Distrito Capital:

(...)

*4. Usos comerciales y de servicios.* Es la destinación asignada al suelo para el conjunto de actividades económicas en los cuales se dé el intercambio de bienes y servicios. Según el área construida en el uso se tipifican, así:

- a. Comercial y de servicios Tipo 1. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m<sup>2</sup>.
- b. Comercial y de servicios Tipo 2. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m<sup>2</sup> y 4.000 m<sup>2</sup>.
- c. Comercial y de servicios Tipo 3. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m<sup>2</sup>.

**Artículo 234. Clasificación de usos comerciales y de servicios.** Los usos de comercio y servicios se clasifican así:

(...)

*5. Servicios Especiales.* Corresponden a los establecimientos cuya actividad principal está destinada a público adulto, caracterizados principalmente por cualquiera de estas actividades: a) el expendio de bebidas embriagantes para el consumo dentro del establecimiento; b) el servicio de estancia por horas en residencias o moteles (no inscritos en el Registro Nacional de Turismo), c) encuentros sexuales, incluidas las actividades sexuales pagadas; d) la proyección de contenido sexual explícito no apto para menores de edad, ni que reproduzca, utilice o promueva contenido alusivo a la explotación sexual comercial de niñas, niños y adolescentes, trata de personas y explotación sexual; e) la prestación de servicios donde se ejecuten música o ruidos que puedan afectar la tranquilidad.

(...)

*Parágrafo 2.* Las actividades sexuales pagadas corresponden a una actividad y no constituyen un uso del suelo; para su desarrollo deberá acogerse a lo dispuesto en la Ley 902 de 2004 y el Decreto Nacional 1077 de 2015 o la norma que lo modifique o sustituya.

**Artículo 240. Áreas de Actividad del suelo urbano y de expansión urbana.** En función de la estructura urbana definida en el presente Plan, el suelo urbano y de expansión se zonifica en tres (3) áreas de actividad, las cuales se identifican en el Mapa n.º CU-5.2 “Áreas de actividad y usos de suelo” del presente Plan, así:

*1. Área de Actividad Estructurante.* Corresponde a las zonas interconectadas a través de corredores de alta y media capacidad con el resto de la ciudad, y en las cuales se permite mayor intensidad en la mezcla de sus usos.

Se compone de dos zonas:

- a. Zona receptora de vivienda de interés social. Corresponde a las áreas que por sus condiciones de soportes urbanos buscan la mezcla social del hábitat, incentivando la producción de vivienda de interés social.
- b. Zona receptora de actividades económicas. Comprende a las áreas donde se busca incentivar la localización de actividades económicas y nuevos empleos.

*2. Área de Actividad de Proximidad.* Corresponde a las zonas cuyo uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales que permiten el acceso y cercanía de su población a los servicios y al cuidado inmediato requerido, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad, salvaguardando la calidad residencial de los territorios que la conforman.

Se compone de dos zonas:

- a. Zona generadora de soportes urbanos. Corresponde a las áreas que por sus condiciones tienen el potencial de aportar al equilibrio territorial con la generación de soportes urbanos.
- b. Zona receptora de soportes urbanos. Corresponde a las áreas más deficitarias en soportes urbanos densamente pobladas, donde se requiere consolidar los tejidos socioeconómicos locales y mejorar los entornos urbanos.

3. *Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos.* Corresponde a las áreas destinadas a la localización de usos que promueven el desarrollo económico, necesarias para el funcionamiento de la ciudad, que aportan servicios para todos los habitantes, albergan aglomeraciones de servicios sociales especializados, y permiten mayor intensidad de los usos económicos.

**Artículo 242. Usos principales, complementarios y restringidos.** Son usos principales, complementarios y restringidos los siguientes:

1. **Uso principal:** Uso predominante, que determina el destino urbanístico del Áreas de Actividad y, como tal, se permite en la totalidad del área, zona o sector objeto de reglamentación.
2. **Uso complementario:** Aquel que contribuye al adecuado funcionamiento del uso principal y se permite en los lugares que señale la norma específica.
3. **Uso restringido:** Uso que no es requerido para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones normativas puede permitirse.

*Parágrafo:* Sólo se adquiere el derecho a desarrollar un uso permitido una vez cumplidas integralmente las obligaciones normativas generales y específicas, y previa obtención de la correspondiente licencia urbanística.

#### **4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ (Ley 1421 de 1993)**

**ARTÍCULO 12.** Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

(...)

5. Adoptar el Plan General de Ordenamiento Físico del territorio, el cual incluirá entre otras materias, la reglamentación de los usos del suelo y el desarrollo físico en las áreas urbanas y rurales. Con tal fin, dictará las normas que demanden los procesos de urbanización y parcelación, la construcción de vías y el equipamiento urbano.

(...)

12. Promover y estimular la industria de la construcción, particularmente la de vivienda; fijar los procedimientos que permitan verificar su sometimiento a las normas vigentes sobre uso del suelo; y disponer las sanciones correspondientes. Igualmente expedir las reglamentaciones que le autorice la ley para la vigilancia y control de las actividades relacionadas con la enajenación de inmuebles destinados a vivienda.



**ARTÍCULO 13. Iniciativa.** Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.

## **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, se declara que el proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nueve fuentes de financiación.

## **6. CONCLUSIONES**

Con la entrada en vigencia del nuevo POT, es importante traer nuevamente a colación el tema de la prohibición del funcionamiento de bares en zonas residenciales de la ciudad de Bogotá.

Así pues, es claro que no se puede permitir, bajo ningún término, el funcionamiento de bares y/o servicios de alto impacto en las zonas residenciales de la ciudad de Bogotá. Por ello, el nuevo POT debe garantizarles a los hogares bogotanos un ambiente sano en el cual puedan desarrollarse y llevar a cabo una vida tranquila. De esta forma, se ratifica la total incompatibilidad de este tipo de usos (especiales) cerca de las zonas residenciales de la ciudad.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejal de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 375 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA RATIFICAR LA INCOMPATIBILIDAD DEL USO RESIDENCIAL CON EL USO DE SERVICIOS ESPECIALES”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que les confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. Objeto.** Excluir los servicios especiales de las áreas de proximidad en Bogotá.

**ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación.** Los lineamientos contenidos en el Proyecto de Acuerdo, tendrán el mismo efecto y alcance que estipula el Decreto 555 de 2021. Por tanto, se ordena que estos cambios se regulen y actualicen a través de la expedición de los Decretos modificatorios a los que haya lugar.

**ARTÍCULO 3. Lineamientos.**

1. Exclúyase por completo los servicios especiales de las áreas de actividad estructurante y de las áreas de Proximidad.
2. Prohíbese la ubicación de servicios especiales, sin importar el tamaño del equipamiento en las áreas de Proximidad de la ciudad.
3. Revítese la seguridad jurídica de todos los establecimientos dedicados a la promoción de servicios especiales, con el fin de conocer de antemano si esta determinación aplicará únicamente a equipamientos nuevos.
4. Establézcase un sistema de vigilancia, monitoreo y control para aquellas zonas en las que se puedan llegar a mantener este tipo de incompatibilidades.

**ARTÍCULO 5. Responsabilidades.** La Secretaría Distrital de Planeación será la encargada de diseñar y expedir el Decreto reglamentario y modificadorio para excluir este tipo de servicios sobre las áreas de proximidad de la ciudad.

**ARTICULO 5. Evaluación y seguimiento.**

La Secretaría Distrital de Planeación se encargará de rendir un informe semestral para dar cuenta de la cantidad de establecimientos que no cuentan con la seguridad jurídica para mantenerse y deberán ser levantados.

Asimismo, la Secretaría de Planeación se encargará de revisar el funcionamiento ordinario de las Áreas de Proximidad con el fin de que no se presenten irregularidades propias de los servicios especiales.

**ARTÍCULO 6. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de su aprobación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

Alcaldía Mayor de Bogotá. (30 de agosto de 2019). Obtenido de Alcalde Peñalosa escucha inquietudes y aportes de ciudadanos al POT: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/cabildo-abierto-pot-bogota>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (14 de marzo de 2019). Obtenido de Propuesta del POT no da vía libre al funcionamiento de bares en barrios residenciales: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/bares-no-funcionarian-en-barrios-residenciales>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 376 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

## **POR EL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA DECLARAR A LOS CERROS ORIENTALES DE BOGOTÁ COMO SUJETO DE DERECHOS**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

Dictar los lineamientos para declarar la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá como sujeto de derechos.

#### **2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

En Colombia, varios ecosistemas han logrado cobijarse por la protección especial otorgada desde el estatuto legal colombiano. Uno de los casos más sonados, es el de la Sentencia T-622 que resolvió reconocer al río Atrato como sujeto de derechos para garantizar su conservación y protección (Corte Constitucional, 2016). Algunos de los aspectos que fueron tenidos en cuenta para otorgar dicha protección fueron: los derechos bioculturales, el derecho fundamental al agua, el principio de prevención y la vulneración de los derechos fundamentales a la vida, la salud y medioambiente de algunas comunidades.

Durante años, los cerros orientales han sido víctimas de un débil control por parte de las Administraciones en turno y problemas asociados con la disposición de residuos sólidos, las construcciones ilegales y la minería. Además de problemas de asentamientos informales. De esta forma, y teniendo en cuenta la importancia que representan los cerros orientales para la capital del país, es preciso postular este ecosistema frente a la Corte Constitucional para que otorgue la misma categoría especial de atención y se conviertan en un sujeto de derechos.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el Concejo es una Entidad que naturalmente debe servir a la ciudadanía, es su deber presentar el caso para que sea estudiado por parte de la Corte Constitucional, de acuerdo a la necesidad de declarar a los Cerros Orientales

como sujeto de derechos y de esta forma quede blindado ante las disposiciones que generalmente suelen cambiar cada que se presenta una nueva disposición por cuenta de cada Plan de Ordenamiento Territorial y se altera el orden natural de los ecosistemas que lo conforman.

## **2.1 PROBLEMÁTICAS**

Las construcciones ilegales, el mal manejo de la disposición de residuos y las actividades de minería ilegal son algunos de las principales problemáticas que han aquejado y aquejan a los cerros orientales en la actualidad (Semana, 2017). A esto, debemos sumarle la ocupación irregular del suelo y la expansión del perímetro urbano de Bogotá. Estas problemáticas se pueden evidenciar a través del registro que adelanta la Corporación Autónoma Regional, que incluso, alcanzó a tener cerca de 180 procesos sancionatorios en contra de particulares y empresas en el año 2017. De la cantidad de procesos mencionados anteriormente, más del 50% de los procesos estaban relacionados con las afectaciones al suelo producto de las construcciones totales, parciales y/o de edificaciones.

Y es que, pese a que los Cerros Orientales cuentan con una protección especial determinada por Ley, y un Plan de Manejo y Protección ambiental, se siguen vulnerando sus derechos ambientales (CAR, 2016). Generalmente, existen incongruencias entre la expedición de licencias de construcción y la Ley que cobija los principios de conservación ambiental.

## **2.2 CONTEXTO**

Teniendo en cuenta las problemáticas que aquejan a los Cerros Orientales se hace necesario emprender este proceso legal para que finalmente se logre determinar la incidencia negativa que tienen las construcciones ilegales, la mala disposición de residuos y la contaminación de fuentes hídricas como hechos que vulneran algunos de los derechos fundamentales como: la salud, el agua o el medio ambiente sano.

Sumado a estos derechos, se añaden derechos como el de la protección del medio ambiente (Constitución Política, 1991) . En este sentido, hay jurisprudencia nacional e internacional que respalda la protección del medio ambiente, basándose en el hecho de que el medio ambiente representa un interés general. Las construcciones ilegales, los cambios en el uso del suelo y el aumento del perímetro urbano de Bogotá tienen potencialidad de menoscabar las propiedades naturales del ecosistema propio de los Cerros Orientales.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el problema fundamental radica en la ocupación del suelo y las diversas construcciones que se han ejecutado, la proposición de los cerros debe considerar:

La vulneración del medio ambiente y la biodiversidad existentes en la zona, la contaminación de las fuentes hídricas y las alteraciones de las dinámicas eco sistémicas propias de los Cerros.

Finalmente, y acompañando el objetivo del Proyecto de Acuerdo, la intención es conceder a los bogotanos el amparo de conservación que merecen los Cerros y declarar en los casos a los que haya lugar una clara vulneración de derechos con el fin de que cualquier nueva dinámica que altere el orden natural del ecosistema de los Cerros Orientales sea imputable ante las Entidades del Estado colombiano - incluso, superando la capacidad de las Entidades Distritales. Los Cerros Orientales deben reconocerse como una entidad sujeta de derechos a la protección, la conservación y según sea el caso, a la restauración por parte del Estado colombiano y del Distrito de Bogotá a través de sus dependencias. El mayor logro que se podría obtener, sería la posibilidad de restarle competencias al ordenamiento territorial para que decida sobre la ocupación del suelo y a las demás entidades adscritas, como por ejemplo las Curadurías para que decidan sobre el futuro de los Cerros Orientales.

### 3. MARCO JURÍDICO

#### 3.1 A NIVEL CONSTITUCIONAL

**Artículo 78.** La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

**Artículo 79.** Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

**Artículo 80.** El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

**Artículo 86.** Toda persona tendrá acción de tutela para reclamar ante los jueces, en todo momento y lugar, mediante un procedimiento preferente y sumario, por sí misma o por quien actúe a su nombre, la protección inmediata de sus derechos constitucionales fundamentales, cuando quiera que éstos resulten vulnerados o amenazados por la acción o la omisión de cualquier autoridad pública. La protección consistirá en una orden para que aquél respecto de quien se solicita la tutela, actúe o se abstenga de hacerlo. El fallo, que será de inmediato cumplimiento, podrá impugnarse ante el juez competente y, en todo caso, éste lo remitirá a la Corte Constitucional para su eventual revisión. Esta acción sólo procederá cuando el afectado no disponga de otro medio de defensa judicial, salvo que aquella se utilice como mecanismo transitorio para evitar un perjuicio irremediable. En ningún caso podrán transcurrir más de diez días entre la solicitud de tutela y su resolución. La ley establecerá los casos en los que la acción de tutela procede Contra particulares encargados de la prestación de un servicio público o cuya conducta afecte grave y directamente el interés colectivo, o respecto de quienes el solicitante se halle en estado de subordinación o indefensión.

**Artículo 88.** La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares. Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos.

**Artículo 90.** El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquel deberá repetir contra éste.

**Artículo 366.** El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable. Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

## **3.2 LEYES A NIVEL NACIONAL**

### **Sentencia T-774 de 2004 Corte Constitucional**

La Corte concluye que la protección de los Cerros Orientales de Bogotá, zona de interés ecológico nacional, no depende de la Resolución 76 de 1977 del Ministerio de Agricultura. Mucho menos, por supuesto, de que dicha resolución se haya inscrito o no en la Oficina de Registro de Instrumentos públicos. El goce efectivo del derecho colectivo constitucional a un medio ambiente sano, no depende de actos administrativos de inferior jerarquía, máxime cuando se trata de un ámbito de protección material del derecho, desarrollado específicamente por el legislador.

### **Fallo 945 de 2005 Tribunal Administrativo de Cundinamarca**

Las áreas forestales protectoras tienen usos específicos consistentes en su mantenimiento con bosques, para la conservación de los recursos naturales. Los municipios y distritos están facultados para expedir la reglamentación de los usos del suelo. Si una zona suburbana tiene unos usos específicos destinados, no se pueden asignar otros usos que vayan en contra de estos, como en este caso sería la asignación de usos urbanos, realizada mediante el Decreto Distrital 1017 de 2000, asignación en la que no se tuvo en cuenta el Decreto Nacional 2811 de 1974, el cual regulaba los usos que se debe dar a las zonas de reserva forestal. El Ministerio del Medio Ambiente es la entidad encargada de sustraer las áreas de las reservas forestales nacionales, así como la reglamentación de su uso, por tanto, si dicho organismo es el encargado de reglamentar el uso de las reservas forestales nacionales, y este uso principalmente radica en la conservación de estas zonas, conforme al decreto 2811 de 1974, es claro que el Distrito por medio del decreto 1017 de 2000 no puede cambiar su uso. Para que el Distrito pudiera reglamentar los usos del predio Chiguaza, primero debió solicitar al Ministerio del Medio Ambiente la sustracción de la reserva ambiental, para luego si incorporarla y reglamentar sus usos, al no hacerlo así ejerció unas funciones que no le corresponden.

### **Resolución 463 de 2005 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial**

Redelimita el Área de Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, declarada mediante el artículo 2º de la Resolución número 076 de 1977, ubicada en jurisdicción del Distrito Capital, con el fin de armonizar los elementos de orden ambiental y territorial para su adecuado manejo y administración, define los objetivos de la Reserva, adopta la zonificación interna, determina que será la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, CAR, la encargada de ejercer la administración, para lo cual deberá



formular y adoptar el Plan de Manejo, establece las determinantes de ordenamiento y manejo ambiental, que serán desarrolladas e incorporadas al POT de Bogotá, señala que hasta tanto el Distrito Capital establezca la reglamentación urbanística con base en las determinantes de ordenamiento y manejo establecidas, no se permite ningún desarrollo urbanístico ni se podrán expedir licencias de urbanismo y construcción por parte de las Curadurías Urbanas.

#### **Resolución 1582 de 2005 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial**

Interpreta el contenido del párrafo del artículo 5º de la resolución 463 de 2005, expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, por la cual se redelimitó la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, adoptó su zonificación y reglamentación de usos y se establecieron las determinantes para el ordenamiento y manejo de los Cerros Orientales de Bogotá.

#### **Resolución 1141 de 2006 Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR**

Adopta el Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, el cual contiene los programas, proyectos y acciones inmediatas y estratégicas necesarias para conservar, preservar, rehabilitar y recuperar los ecosistemas que forman parte de la reserva forestal, así como para su ordenamiento, manejo integral y administración.

#### **Decreto 1648 de 2016 Nivel Nacional**

Reglamenta la tasa compensatoria de que trata el artículo 42 de la Ley 99 de 1993, por la utilización permanente de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, de predios con edificaciones ubicados en la Zona de Recuperación Ambiental definida en la Resolución 463 de 2005, expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o la categoría de zonificación que haga sus veces. Aplica a la autoridad ambiental que se refiere el artículo 2.2.9.11.1.3 y a los propietarios, poseedores o tenedores de predios con edificaciones localizados en la Zona de Recuperación Ambiental definida por la Resolución 463 de 2005, expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o la categoría de zonificación que haga sus veces, en la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá.

### **Resolución 1766 de 2016 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible**

Adopta el Plan de Manejo de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá y otras determinaciones.

### **3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

#### **Acuerdo 30 de 1976 Instituto de Recursos Naturales Renovables y del Ambiente - INDERENA**

Declara como Área de Reserva Forestal Protectora a la zona denominada Bosque Oriental de Bogotá, ubicada en jurisdicción del Distrito Especial de Bogotá, identificada por los linderos detallados. Sin perjuicio de las facultades que correspondan al Departamento Administrativo de Planeación Distrital y a la Secretaría de Obras Públicas del Distrito Especial de Bogotá, de conformidad con las disposiciones vigentes, delegase en la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá, CAR; las funciones que les competen al INDERENA en la administración y manejo de las áreas de reserva forestal a que se refiere este Acuerdo.

#### **Resolución 1043 de 2005 Departamento Administrativo de Medio Ambiente**

Establece una medida preventiva en el área objeto de reglamentación por parte de la Resolución 0463 de 2005 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, hasta tanto se definan oficialmente por las autoridades competentes los límites del perímetro urbano y de servicios en las zonas de borde, correspondientes al área de Reserva Forestal Protectora Cerros Orientales de Bogotá, D.C. La medida incluye la suspensión del trámite de los permisos, autorizaciones o licencias propias de la competencia del DAMA, hasta tanto se definan oficialmente los límites del perímetro urbano y de servicios en las zonas de borde de la referida reserva. Ordena comunicar lo dispuesto a las autoridades competentes, para que ejerzan el control y vigilancia en el área correspondiente, para prevenir la ocupación y la intervención ilegal.

#### **Concepto 037 de 2006 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.**

La orden impartida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital DAPD, es la de efectuar la revisión integral de todas las licencias urbanísticas y/o de construcción concedidas dentro del área denominada como Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá según la alinderación efectuada en el Acuerdo 30 de 1976, posteriormente aprobada por la Resolución 76 de 1977, independientemente del estrato al que pertenezcan. Frente a si en la zona declarada como reserva forestal, debe continuarse haciendo inversión, a cualquier título, se tiene que al municipio como entidad

fundamental de la división político-administrativa del Estado, le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes. La Administración Distrital ha realizado inversión de recursos públicos en diferentes zonas de la ciudad de Bogotá, tendiente a construir y mantener la infraestructura de servicios a cargo del Distrito, dado que la prestación de servicios, el cubrimiento y la satisfacción de necesidades básicas, a cargo del Distrito, es no sólo un ideal de la Administración sino, como ya se indicó, un mandato constitucional.

#### **Decreto 122 de 2006 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.**

Adopta medidas de defensa y protección de la Reserva Forestal Protectora "Bosque Oriental de Bogotá", comprometiéndole a la Administración Distrital, a través de todas sus entidades y dependencias, en la defensa y protección de los Cerros Orientales de Bogotá, como un área de interés ecológico de la Nación y de la ciudad. Ordena a los Curadores Urbanos de la ciudad abstenerse de proferir o aprobar licencias de urbanismo y/o construcción para la realización de proyectos o actividades urbanísticas, de construcción y/o edificación, en inmuebles que se encuentran ubicados dentro de la zona.

#### **Decreto 168 de 2013 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.**

Modifica el Decreto Distrital 122 de 2006 que adoptó medidas de defensa y protección de la Reserva Forestal Protectora "Bosque Oriental de Bogotá", en el entendido de ordenar a los Curadores Urbanos de la Ciudad abstenerse de proferir o aprobar licencias de urbanismo y/o construcción para la realización de proyectos o actividades urbanísticas, de construcción y/o edificación, en inmuebles que se encuentran ubicados totalmente dentro de la zona descrita por el INDERENA en el Acuerdo 30 de 1976 y determinada como Reserva Forestal Protectora según lo dispuesto por la Resolución 76 de 1977 emanada del Ministerio de Agricultura. Este mismo parámetro lo deberá aplicar la Secretaría Distrital de Planeación cuando resuelva recursos de vía gubernativa o revocatorias de decisiones de los citados curadores.

#### **Resolución 995 de 2015 Secretaría Distrital de Ambiente**

Establece como áreas de protección ambiental 5 sectores de interés ambiental aledaños al Área Forestal Distrital Cerros de Suba, de conformidad con las coordenadas establecidas en el Anexo 1 de la Resolución, que hace parte integral de la misma e implementa en virtud del principio de precaución, como medidas de protección sobre estos sectores, las siguientes: Impedir el adelantamiento de procesos de desarrollo urbano, obras de infraestructura urbana y detener cualquier actividad actual o futura que pueda actuar en desmedro de los valores ambientales yacentes en el sector declarado como

área de protección ambiental, así como proscribir las que estén asociadas o acentúen los factores de riesgo identificados en el sector, sin perjuicio de los derechos adquiridos por particulares; todo esto, entretanto se adelantan las actuaciones políticas y administrativas necesarias para conseguir la inclusión formal de tal área al Área Forestal Distrital Cerros de Suba, según lo señalado en el artículo 3 de este acto administrativo. 2. Controlar los desarrollos de vivienda, para lo cual se remitirá copia de la resolución a la Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Hábitat y a la Alcaldía Local de Suba, y se establecen otras reglas para el desarrollo de la medida.

#### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con el objeto del presente proyecto.

##### **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

##### **Decreto Ley 1421 de 1993:**

Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

## **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

Esta iniciativa no genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto se deberán desarrollar en el marco del Plan de Desarrollo 2020 - 2024 Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI.

## **6. CONCLUSIONES**

La declaración de los Cerros Orientales como entidad sujeta de derechos no solamente tendría efectos positivos directos sobre la preservación del ecosistema, sino que también contribuiría positivamente para evitar que se sigan produciendo una serie considerable de vacíos jurídicos entre las distintas Entidades que tienen a cargo la administración, el mantenimiento y más aún, en aquellas que tienen competencia directa sobre el ordenamiento del territorio.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejal de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 376 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR EL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA DECLARAR A LOS CERROS ORIENTALES DE BOGOTÁ COMO SUJETO DE DERECHOS**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**Artículo 1. Objeto.** Dictar los lineamientos para declarar la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá como sujeto de derechos.

**Artículo 2. Lineamientos.** De acuerdo al contenido de lo propuesto, se dictan los siguientes lineamientos para poder presentar el caso ante la Corte Constitucional:

- a. Preparar un expediente que contenga todos los determinantes ambientales que han sido afectados históricamente por cuenta de las distintas intervenciones antrópicas.
- b. Crear un órgano consultivo ciudadano que agrupe las distintas organizaciones, fundaciones y demás grupos ciudadanos que tienen como propósito la protección de los Cerros Orientales con el fin de que tengan participación activa e incidente y sirvan como garantía de transparencia al Proyecto.
- c. Tramitar los procesos al interior de cada Entidad responsable de la administración y manejo de los Cerros Orientales para gestionar la coordinación que será requerida para el Acuerdo que tramitará la Corte.

**Artículo 3. Ejecución**

(I) La Secretaría Distrital de Planeación será la encargada de entregar el folio con los casos adelantados relacionados con las investigaciones procedentes de las construcciones ilegales.

(II) La Corporación Autónoma Regional preparará un informe respecto a las medidas de restauración contempladas en el Plan de Manejo ambiental que han sido ejecutadas con el fin de evaluar su eficiencia.

(III) La Secretaría Distrital de Ambiente será la encargada de recibir, compilar y tratar la información aportada, con el fin de que se conforme el expediente definitivo que podrá ser presentado por la Secretaría de Gobierno ante la Corte Constitucional.

**Artículo 4. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

#### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

#### **Referencias**

CAR. (Agosto de 2016). *Modificación al Plan de manejo de Reserva Forestal protectora Bosque Oriental de Bogotá*. Obtenido de Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca: <https://www.car.gov.co/uploads/files/5ac7da95cbf3a.pdf>

Corte Constitucional . (2016). *Sentencia T-622/2016*. Obtenido de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-622-16.htm>

Semana. (25 de Julio de 2017). *Los tres grandes males que aquejan a los Cerros Orientales*. Obtenido de <https://www.semana.com/medio-ambiente/articulo/cerros-orientales-de-bogota-los-tres-grandes-males-que-los-afectan/38277/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 377 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS (DIA SIN CARRO Y SIN MOTO) EL PRIMER JUEVES DEL MES DE FEBRERO, MAYO, AGOSTO Y NOVIEMBRE DE TODOS LOS AÑOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1.OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas el primer jueves del mes de febrero, mayo, agosto y noviembre de todos los años en el horario de 5:00 am a 9:00 pm en la ciudad de Bogotá.

#### **2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

Sin lugar a duda, la implementación del “Día sin Carro y Moto” ha generado un sinnúmero de opiniones divididas entre los diferentes sectores de la ciudad de Bogotá. No obstante, este proyecto de acuerdo destaca los efectos positivos de esta jornada que se ha venido realizando desde el año 2000.

En la más reciente jornada realizada el pasado seis (6) de febrero de 2020, la Administración Distrital en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente resaltan los siguientes logros: (i) Registro de cero siniestros viales; (ii) Aumento de pasajeros en el sistema de transporte público; (iii) Considerable aumento en el uso de medios de transporte no motorizado; (iv) Disminución del ruido y flujo vehicular (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).

A continuación, se realizará un breve resumen de los resultados más significativos de cada uno de los logros enumerados anteriormente.

(i) En primer lugar, es de gran importancia recalcar los resultados de la última jornada del “Día sin Carro y Moto”, se registraron cero siniestros viales y se presentó una disminución de un 51% en incidentes viales, es decir, personas lesionadas (Alcaldía Mayor de Bogotá , 2020). Por otra parte, según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, desde el



2009 hasta el 2019 la ciudad de Bogotá cada año en promedio registró más de 500 siniestros viales, siendo los peatones, los motociclistas y los ciclistas los más afectados (Agencia Nacional de Seguridad Vial , 2021). De esta manera, la incorporación de nuevas fechas de “Día sin Carro y Moto” continuaría favoreciendo a los agentes viales que a diario se encuentran expuestos en las vías de la ciudad; y aunque, estas jornadas no disminuyen significativamente las cifras anuales, si es claramente un gran ejercicio pedagógico donde el peatón y el biciusuario son protagonistas de la vía.

#### Histórico víctimas fallecidas en accidentes de tránsito en Bogotá

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nº total	528	535	566	569	534	641	547	591	553	527	523	402

(ii) En segundo lugar, el sistema de transporte público registró un 11% más de usuarios en TransMilenio, 26% más de usuarios en buses zonales y un 13% más de usuarios en TransMiCable. En cuanto al servicio de taxi, se movilizaron más de 49.500 taxis y su ocupación aumentó de un 53% a 65%. Cabe mencionar que, las alianzas con plataformas digitales permiten fortalecer exponencialmente la confianza de los usuarios con este servicio, viéndose reflejado en grandes ganancias para este gremio de servicio público de la ciudad.

(iii) En tercer lugar, en cuanto al uso de medios de transporte no motorizados se registraron un 85% más de viajes en bicicleta y un total de 21.456 viajes en patinetas, demostrando un incremento de 26% este nuevo medio de transporte que ha retomado fuerza en los últimos años (El Tiempo, 2020). Los ciclistas fueron los grandes protagonistas de esta jornada, con un total de 1.142.502 viajes en bicicleta (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020); además de desplazarse por más de 550 kilómetros de cicloruta y 99 kilómetros de ciclovía disponibles, en conclusión, los biciusuarios lograron acercarse a su entorno próximo y el espacio público de la ciudad (Secretaría de Desarrollo Económico, 2020).

(iv) En cuarto lugar, la velocidad promedio durante la jornada del “Día sin Carro y Moto” fue de 26 km/h, por lo que, la velocidad aumentó un 11% más que un día típico, facilitando así el regreso a casa de los ciudadanos. Además de la disminución de tráfico vehicular, la

disminución del ruido, presentó una bajada global del 25% con relación al ruido ambiental asociado al tráfico rodado (El Tiempo, 2020).

Si bien se ha recalcado que uno de los grandes beneficios de la jornada de “Día sin Carro y Moto” es la disminución de partículas  $PM_{10}$  y partículas  $PM_{2.5}$  además de otros contaminantes en la ciudad, las cifras aún no son muy alentadoras respecto a un gran impacto positivo sobre la calidad del aire. Según el Observatorio Ambiental de Bogotá, a nivel ciudad, se observa una disminución del 18% en  $PM_{10}$  y se observa una reducción del 9% en la concentración de  $PM_{2.5}$ .

A las partículas  $PM_{2.5}$  se les asocia como el mayor aportante a la afección de la salud humana desarrollando enfermedades respiratorias, esta cifra aún no es totalmente significativa como se espera y no genera gran impacto en general. Por esta razón, es importante implementar políticas transversales que se complementen, y así, evidenciar resultados significativos en el informe de monitoreo de partículas contaminantes en la ciudad (Observatorio Ambiental de Bogotá, 2020).

En resumen, dejaron de circular aproximadamente 1.800.000 vehículos particulares y 469.000 motos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). Además, muchos empleadores aprovechan estas jornadas de “Día sin Carro y Moto” para implementar la modalidad teletrabajo, actualmente en Bogotá, hay más de 63.000 personas que trabajan desde su hogar, y así se disminuyen el número de viajes y tiempo de desplazamiento de la población hasta su hogar (Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación, 2020).

### **3. MARCO LEGAL**

#### **Del nivel Constitucional**

**Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

#### **Del nivel nacional**

#### **LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE**

**Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros,

conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

**Artículo 3°. Autoridades de tránsito.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

### **Jurisprudencia**

#### **SENTENCIA T 1182 DE 2001**

##### I. Antecedentes

##### Hechos

La acción de la referencia fue instaurada por la señora Cristina Muñoz Cárdenas, el veinte (20) de octubre del año 2000, ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial. Los hechos se transcriben a continuación:

“1. Mediante escrito del día 11 de septiembre de 1999, el Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa solicitó al Tribunal Administrativo de Cundinamarca que se pronuncie sobre la constitucionalidad del texto de dos preguntas que quiere someter a escrutinio público, a través de una consulta popular el día 29 de octubre de 2000.

2. Las dos preguntas que se piensan consultar a los ciudadanos de Bogotá son las siguientes:

Primera pregunta: ¿Está usted de acuerdo, Si o No, con establecer la celebración de un día sin carro a partir del año 2000, ¿prohibiendo la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario de 6:30 de la mañana a 7:30 de la tarde?

Segunda pregunta: ¿Está usted de acuerdo, Si o No, con el objeto de construir una ciudad ambientalmente sostenible, con un aire más puro, con menos congestiones de tráfico y más calidad de vida, en prohibir a partir del primero de enero del año 2015 la circulación de todos los vehículos automotores en la ciudad de Bogotá en días hábiles, ¿en los horarios comprendidos entre las 6:00 y 9:00 am y entre las 4:30 y las 7:30 pm?

3. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por medio de providencia judicial del día 29 de septiembre de 2000, en el expediente radicado con el No 1100123240020000613,

Sección Primera, Subsección A, resolvió lo siguiente: “declárese ajustado a la Constitución Nacional el texto de la consulta que para restringir el tránsito vehicular se propone adelantar el Alcalde Mayor de Bogotá”.

4. El Registrador Nacional del Estado Civil, afirmó el día 19 de octubre por la prensa que esta consulta tiene vía libre, a diferencia de las consultas de cinco partidos o movimientos políticos, que no podrán realizarse junto con las elecciones territoriales.

5. Esta consulta se realizará el día 29 de octubre de 2000, al mismo tiempo con las elecciones territoriales generales que se realizarán en todo el país, para elegir alcalde, concejales y ediles en Bogotá, así como gobernadores y diputados en el resto del país.”

Fallo de primera instancia

Mediante sentencia del diecisiete (17) de agosto de 2001, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, denegó el amparo solicitado en la acción de la referencia.

## II. Consideraciones de la Corte Constitucional

(...)

Tal como puede observarse en las pruebas que obran en el expediente, es claro que el Alcalde Mayor de Bogotá, antes de realizar la consulta respectiva, cumplió con una serie de formalidades, pues el 26 de agosto de 2000, mediante oficio dirigido al Presidente del Concejo de Bogotá, solicitó a la entidad que emitiera un concepto previo sobre la conveniencia de la realización de la consulta popular (artículos 53 y 54 de la ley 134 de 1994).

Fue así como el Concejo en sesión plenaria realizada el cinco (5) de septiembre de 2000, aprobó la conveniencia de la realización de la consulta, obteniendo veinte (20) votos positivos y dos (2) en contra (fl 16 cuaderno tres).

Posteriormente, el 11 de septiembre del año 2000, el texto de la consulta fue radicado ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, con el fin de que esa Corporación se pronunciara sobre su constitucionalidad, con fundamento en el artículo 53 inciso segundo de la ley 134 de 1994.

Efectivamente, con fundamento en lo anterior, el Alcalde Peñalosa expidió el decreto 834 de dos (2) de octubre de 2000, por el cual convoca a la consulta popular, la que se realizó el día señalado. Sin embargo, esta consulta no obtuvo los resultados que él esperaba,

pues según información de la Registraduría Nacional del Estado Civil, la segunda pregunta referente a la restricción vehicular para el año 2015, obtuvo una votación minoritaria. Este hecho, hizo que el 1 de junio del año en curso, el actual Alcalde, expidiera un nuevo decreto, derogando la medida prevista para el año 2015.

No sucedió lo mismo, con respecto a la primera pregunta sobre un día sin carro establecido para el primer jueves del mes de febrero de todos los años, pues al respecto, la voluntad de la población que acudió a las mesas de votación, fue la de aprobar dicha decisión, teniendo en cuenta tal vez, la contaminación ambiental existente en el Distrito Capital.

Así las cosas, no podría el juez constitucional, alterar la democracia y la participación ciudadana, señalando mediante esta acción de tutela que dicha consulta no debía haberse realizado, pues efectivamente, como se sabe ya se realizó y el pueblo voto a su favor aprobando la medida.

(...)

### III. Decisión

Primero: **CONFIRMAR** el fallo proferido por la Sala Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial, dentro del proceso de tutela instaurado por la señora Cristina Muñoz Cárdenas, en contra del Alcalde Mayor de Bogotá, Tribunal Administrativo de Cundinamarca y Registraduría Nacional del Estado Civil.

(...)

#### **Del nivel Distrital.**

##### **DECRETO 1098 DE 2000.**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Prohibir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 6:30 a.m., y las 7:30 pm.

##### **DECRETO 297 DE 2003.**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Prohibir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el 22 de septiembre de 2003 en el horario comprendido entre las 6:30 a.m. y las 7:30 p.m.

**DECRETO 319 DE 2006.**

Adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos. Crea el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana y Regional SIMUR el cual estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y cuyos procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad.

**DECRETO 38 DE 2008.**

**Artículo 1.** Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 5 de febrero de 2015, entre las 5 a.m. y las 6:30 a.m., como medida adicional a la jornada del Día Sin Carro, establecida en el Decreto 1098 de 2000.

**Artículo 2.** Restringir la circulación de motocicletas en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 5 de febrero de 2015, entre las 5:00 a.m. y las 7:30 p.m., como medida adicional a la jornada del Día Sin Carro, establecida en el Decreto 1098 de 2000.

**DECRETO 137 DE 2015.**

**Artículo 1°. - Objeto.** Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 22 de abril de 2015, entre las 5a.m. y las 7:30 p.m.

**DECRETO 360 DE 2015.**

**Artículo 1°. - Objeto.** Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 22 de septiembre de 2015, entre las 5 a.m. y las 7:30 p.m.

**DECRETO 057 DE 2017.**

**Artículo 1°. - Objeto.** Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 7:30 pm.

**DECRETO 672 DE 2018.**

**Artículo 1. Objeto.** La Secretaría Distrital de Movilidad tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

**Artículo 2. Funciones.**

1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

(...)

7. Orientar, establecer y planear el servicio de transporte público urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.

**DECRETO 045 DE 2020.**

**Artículo 1º.- Objeto.** Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 9:00 pm.

**4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ (Ley 1421 de 1993)**

**ARTÍCULO 12.** Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

(...) 19. Dictar normas de tránsito y transporte.

**ARTÍCULO 13. Iniciativa.** Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.

**5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, se declara que el proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nueve fuentes de financiación.

### Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024

**Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.**

**Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible.** Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y (iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

Sin embargo, no hay ningún programa en el cual se especifique alguna meta o indicador de la implementación del “Día sin Carro y Moto”.

## **6. CONCLUSIONES**

Sin lugar a duda la ampliación de la medida de los “Días sin Carro y Moto” en la ciudad de Bogotá generaría grandes beneficios para el Distrito. Si bien sería un alivio de tan solo cuatro (4) días al año, se podría afirmar que las externalidades positivas de esta medida superarían las negativas, y como resultado final, se podría evidenciar una población más consciente de la movilidad sostenible y la apropiación de su territorio.



Finalmente, es importante mencionar que, se deben fortalecer otras políticas Distritales que complementen la medida del “Día sin Carro y Moto”, y, por consiguiente, evidenciar así un mayor impacto y mejores resultados de estas jornadas de sensibilización de movilidad sostenible a corto, mediano y largo plazo. Entre estas políticas que se deben fomentar están: control de “vehículos chimenea”, electrificación en la flota de buses tanto troncales como zonales, mantenimiento y construcción de bicicarriles, oferta de biciparqueaderos, oferta de alquiler de bicicletas, entre otras más.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejala de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 377 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS EL PRIMER JUEVES DEL MES DE FEBRERO, MAYO, AGOSTO Y NOVIEMBRE DE TODOS LOS AÑOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que les confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. Objeto:** Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero, mayo, agosto y noviembre de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 9:00 pm.

**PARÁGRAFO 1.** Se exceptúan de la prohibición los vehículos dispuestos en el Decreto 045 de 2020.

- a) Vehículos de transporte público.
- b) Vehículos y motocicletas conducidos por personas en condición de discapacidad o para su transporte.
- c) Vehículos y motocicletas de emergencia.
- d) Vehículos de transporte escolar de propiedad de instituciones educativas y únicamente cuando sean empleados para el transporte de sus estudiantes. Estos deberán operar y estar plenamente identificados de conformidad con las normas que regulan el transporte escolar.
- e) Vehículos de transporte con capacidad para movilizar más de diez (10) pasajeros.
- f) Vehículos y motocicletas destinados a operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios.
- g) Vehículos y motocicletas destinados al control del tráfico y las grúas que prestan el servicio a la Secretaría Distrital de Movilidad.

- h) Caravana presidencial. Grupo de vehículos que hagan parte del esquema de seguridad de la Presidencia de la República y estén al servicio de actividades inherentes.
- i) Vehículos y motocicletas Militares, de Policía Nacional y de Organismos de Seguridad del Estado.
- f) Vehículos y motocicletas de servicio diplomático o consular. Automotores identificados con placas especiales asignadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores.
- k) Motocicletas de vigilancia y seguridad privada autorizadas por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad privada que porten pintado o adherido, en forma visible los distintivos de la empresa de vigilancia y seguridad privada con plena identificación del conductor del vehículo, que transporten personal y/o materiales para el desarrollo de la labor de vigilancia y seguridad privada.
- l) Vehículos asignados por la Unidad Nacional de Protección a ciudadanos que tengan medidas de protección.
- m) Vehículos y motocicletas propulsados exclusivamente por motores eléctricos y/o de cero emisiones contaminantes.
- n) Carrozas fúnebres.
- o) Motocicletas vinculadas a empresas y/o establecimientos de comercio, que prestan el servicio de mensajería y /o domicilio y sean utilizadas exclusivamente para dicha labor y se encuentren debidamente identificadas, o con logos y/o distintivos pintados o adheridos al vehículo y plena identificación del conductor del vehículo.
- p) Vehículos y motocicletas vinculados a escuelas de enseñanza automovilística que cumplan con las condiciones establecidas en la normatividad vigente.
- q) Vehículos y motocicletas destinados para el control operacional de Transmilenio
- r) Vehículos y motocicletas destinadas al control de emisiones y vertimientos. Automotores y motocicletas utilizados por la Secretaría Distrital de Ambiente o por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, para la revisión, atención y prevención de emisiones y vertimientos contaminantes, siempre y cuando cuenten con plena y pública identificación, consistente en los logos pintados o adheridos en el vehículo y/o plena y pública identificación del conductor del vehículo.
- s) Vehículos de transporte de valores.

**ARTÍCULO 2. Publicidad y fomento.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, adelantará la divulgación del presente acuerdo a través de diferentes medios de comunicación y generará acciones para fomentar el uso de los modos de transporte no motorizados y el transporte público durante la jornada.

**ARTÍCULO 3. Monitoreo.** Las Secretarías Distritales de Movilidad y Ambiente llevarán a cabo el monitoreo de los indicadores asociados a la jornada a la que hace referencia el presente decreto.

**ARTÍCULO 4. Plazo.** Se fija un plazo no mayor a 12 meses para la aprobación del presente acuerdo.

**ARTICULO 5. Vigencia.** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

#### Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá . (6 de Febrero de 2020). *Alcaldía Mayor de Bogotá* . Obtenido de Bogotá cumplió el compromiso con la movilidad sostenible en el Día sin Carro:

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/balance-dia-sin-carro-2020>

Agencia Nacional de Seguridad Vial . (2021). *Agencia Nacional de Seguridad Vial* .

Obtenido de Observatorio-Estadísticas:

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

El Tiempo. (6 de Febrero de 2020). *El Tiempo*. Obtenido de ¿Si mejoró la calidad del aire en el día sin carro?: <https://www.eltiempo.com/bogota/como-esta-la-calidad-del-aire-en-el-dia-sin-carro-en-bogota-459570>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (6 de Febrero de 2020). *Alcaldía Mayor de Bogotá*. Obtenido de Las cifras que dejó la jornada del Día sin carro y sin moto en Bogotá:

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/balance-del-dia-sin-carro-y-sin-moto-en-bogota>

Secretaría de Desarrollo Económico. (29 de Enero de 2020). *Secretaría de Desarrollo Económico*. Obtenido de Día sin Carro y sin Moto 2020: Bogotá comienza a moverse de manera sostenible y segura:

<http://www.desarrolloeconomico.gov.co/noticias/dia-sin-carro-y-sin-moto-2020-bogota-comienza-moverse-manera-sostenible-y-segura>

Observatorio Ambiental de Bogotá . (2020). *Informe Final Día sin Carro y sin Moto 2020*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). *Secretaría Distrital de Movilidad*. Obtenido de Día sin Carro y sin Moto 2020: Bogotá comienza a moverse de manera sostenible y segura:

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/dia\\_sin\\_carro\\_y\\_sin\\_moto\\_2020\\_bogota\\_comienza\\_a\\_moverse\\_de\\_manera\\_sostenible\\_y\\_segura](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/dia_sin_carro_y_sin_moto_2020_bogota_comienza_a_moverse_de_manera_sostenible_y_segura)

Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación. (5 de Febrero de 2020). *Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación*. Obtenido de El Día sin carro y sin moto en Bogotá: una oportunidad para el teletrabajo:

<https://mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-prensa/Noticias/125806:El-Dia-sin-carro-y-sin-moto-en-Bogota-una-oportunidad-para-el-teletrabajo>

**PROYECTO DE ACUERDO N° 378 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS E INTELIGENTES DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ.**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**1. OBJETO**

Esta iniciativa tiene por objeto establecer paulatinamente un aumento en cantidad y calidad en los equipos sonoros de la red de semáforos de Bogotá, llegando a tener estos equipos en todas las localidades.

**2. ANTECEDENTES**

Esta iniciativa cuenta con el siguiente antecedente:

Acuerdo 413 de 2009: Por medio del cual se adecuan los semáforos de la ciudad con aditamentos sonoros que orienten a la población en condición de discapacidad y adulto mayor

**3. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA.**

Existen diversas barreras para la población en condición de discapacidad y más aún en temas de movilidad pues hay muy pocos semáforos con dispositivos sonoros en la ciudad,

algunos de estos se encuentran dañados. Es importante tener en cuenta que para la población en condición de discapacidad tal y como lo define en la Función pública (Función Pública, 2020): “para su participación requieren contextos accesibles en los que se cuente con señales informativas, orientadoras y de prevención de situaciones de riesgo, con colores de contraste, pisos con diferentes texturas y mensajes, en braille o sonoros” Es por esta razón que esta iniciativa busca cerrar esta brecha, aumentando las posibilidades más en temas de movilidad para las personas en condición de discapacidad visual y adultos mayores.

Al revisar datos de la secretaría Distrital de Movilidad se puede evidenciar que a 31 de mayo de 2017 Bogotá contaba con 1374 Intersecciones sanforizadas, 18.362 semáforos (Secretaria Distrital de Movilidad, 2017), en la misma vigencia se suscribió el contrato atípico 2017-1913 cuyo objeto es “Realizar el Suministro, Instalación, Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la Ciudad de Bogotá D.C”, pero en este contrato solo contempló la implementación de cuatro intersecciones nuevas semaforizadas con 40 semáforos sonoros con botón y cuatro nuevas adecuaciones para complementar Intersecciones actuales con pasos peatonales, sonoros y/o biciusuarios., de las cuales una cuenta con ocho (8) sonoros, todo lo anterior según memorando SDM-SEMA- 137890 -2020.

Según los datos de la Secretaria Distrital de Salud (Saludata, 2020) corte agosto 31 del 2020, Bogotá registra un total de 245.371 personas con alguna discapacidad, en la siguiente tabla se presentan los datos de las personas con dificultades para ver.

Población con dificultad para ver	
Hombres	\$ 25.884

Mujer	\$ 38.720
<b>Total</b>	<b>\$ 64.604</b>

*Nota: elaboración propia con datos de saludata 2020.*

Una vez revisadas las cifras de población en discapacidad y la cantidad de semáforos existentes es importante hacer énfasis a los avances en la materia que se han realizado en otros países donde se han instalado semáforos inteligentes que no requieren ningún tipo de dispositivo para brindar las alertas. Por ejemplo, en México existe el programa “Semáforos sonoros”. El cual, ha logrado presentar diferentes sonidos como una manera de dar voz a las demandas de la población con discapacidad visual. La intervención sonora en semáforos tiene al menos dos propósitos:

Por un lado, generar una llamada de atención para considerar las otras posibilidades en que se experimenta el espacio público, haciendo explícito el derecho a la ciudad que tiene la comunidad invidente. Y, por otro, que el grupo de ciegos y débiles visuales exprese el tipo de percepciones sonoras que tienen de la ciudad, asumiendo el espacio como propio

Si bien ya se cuenta con el Acuerdo 413 de 2009, es evidente que no hay un seguimiento ni un avance en la implementación de aditamentos sonoros en la red semafórica de Bogotá, es por esto que se plantea esta iniciativa para que se haga efectivo la implementación y se aumente en número y calidad este sistema, contando con plan de acción con entidades responsables y fechas concretas para la población.

### **3.2. Beneficios de la iniciativa.**

Como se puede observar existe un déficit bastante grande en cuanto a la cantidad de semáforos que brindan ayuda a las personas en condición de discapacidad visual o con dificultad para ver.



Esta iniciativa también busca generar derechos en igualdad para los habitantes de la ciudad, y más aún para la población en condición de discapacidad a quienes se les complica el poder movilizarse durante el cruce de semáforos.

La iniciativa busca generar cronogramas concretos e indicadores que permitirán hacer medición del avance de las estrategias, también la caracterización y georreferenciación de la población en condición de discapacidad visual.

#### **4. MARCO JURÍDICO**

##### **4.1 Marco constitucional.**

**Artículo 1.** Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

**Artículo 13:** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

**Artículo 47:** El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.

### **Marco Legal**

- **Ley 2052 de 2020:** "Por medio de la cual se establecen disposiciones transversales a la rama ejecutiva del nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en relación con la racionalización de trámites y se dictan otras disposiciones"
- **Artículo 30.** Los sujetos obligados en el artículo 2 de la presente ley implementarán los sistemas necesarios para que las personas en condición de discapacidad visual puedan realizar trámites, procesos y procedimientos.
- **Ley 1996 de 2019:** Por medio de la cual se establece el régimen para el ejercicio de la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad.
- **Ley 1680 de 2013:** Por la cual se garantiza a las personas ciegas y con baja visión, el acceso a la información, a las comunicaciones, al conocimiento y a las tecnologías de la información y de las comunicaciones.

**Artículo 2o. Definiciones.** Para efectos de la presente ley se tienen las siguientes definiciones:

Ceguera. La ausencia de percepción de luz por ambos ojos.

Baja visión. La persona con una incapacidad de la función visual aún después de tratamiento y/o corrección refractiva común con agudeza visual en el mejor ojo, de 6/18 a Percepción de Luz (PL), o campo visual menor de 10o desde el punto de fijación, pero que use o sea potencialmente capaz de usar la visión para planificación y ejecución de tareas. Para considerar a una persona con baja visión se requiere que la alteración visual que presente sea bilateral e irreversible y que exista una visión residual que pueda ser cuantificada. (...)

- **Ley 1618 de 2013:** Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.
- **Ley 1346 de 2009:** Por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.
- **Ley 2052 de 2020:** "Por medio de la cual se establecen disposiciones transversales a la rama ejecutiva del nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en relación con la racionalización de trámites y se dictan otras disposiciones"

**Artículo 30.** Los sujetos obligados en el artículo 2 de la presente ley implementarán los sistemas necesarios para que las personas en condición de discapacidad visual puedan realizar trámites, procesos y procedimientos.

#### 4.3.1. Normas Distritales.

- **Decreto N° 470 del 12 de octubre de 2007:** Por el cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital.
- **Acuerdo 413 de 2009:** "Por medio del cual se adecuan los semáforos de la ciudad con aditamentos sonoros que orienten a la población en condición de discapacidad y adulto mayor"
- **Acuerdo 761 de 2020.** Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"

#### 4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con el objeto del presente proyecto.

##### **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

### **Decreto Ley 1421 de 1993:**

Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

## **5. IMPACTO FISCAL**

En virtud del artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Esta iniciativa no genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto se deberán desarrollar en el marco del Plan de Desarrollo 2020 - 2024 Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI.

## **6. CONCLUSIONES.**

De lo expuesto anteriormente, se entiende la importancia de la implementación de estrategias contundentes, con indicadores y metas concretar, para generar ayudas a las personas en condición de discapacidad visual debido a la complejidad que representa la movilidad para la población beneficiaria de la iniciativa, contribuyendo de esta manera a la igualdad de oportunidades para las personas más vulnerables.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejal de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 378 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ.**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

Acuerda:

**Artículo 1°. Objeto y Ámbito de aplicación:** Establecer paulatinamente un aumento en cantidad y calidad en los equipos sonoros de la red de semáforos de Bogotá, llegando a tener estos equipos en todas las localidades.

**Artículo 2°. Coordinación Institucional:** La administración distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Integración Social y demás entidades competentes, serán las encargadas diseñar y poner en marcha la estrategia para dar cumplimiento al acuerdo.

**Artículo 3°. Caracterización y georreferenciación:** La administración Distrital diseñará un documento diagnóstico, donde se caracterice y georreferencie a la población en condición de discapacidad visual, de tal manera que se evidencie los lugares específicos de la ciudad, donde se deben implementar los semáforos sonoros.

**Artículo 4°. Plan de acción.** Se diseñará un plan de acción donde se proponga con fechas y entidades específicas el cumplimiento y avance del acuerdo.

**Artículo 5°. Indicadores.** Se diseñará una matriz de indicadores, donde se propongan las metas específicas y se evalúe el avance de modernización de los semáforos sonoros.

**Artículo 6°. Evaluación:** La administración Distrital entregará cada seis (6) meses al concejo de Bogotá un documento donde se evidencie el avance del acuerdo.

**Artículo 7º. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

Función Pública. (2020). *Categorías de Discapacidad*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/web/inclusion-publica/categor%C3%ADas-de-discapacidad>

Saludata. (2020). *Secretaria Distrital de Salud*. Obtenido de Población con discapacidad en Bogotá: <https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/enfermedades-cronicas/discapacidad/>

Secretaria Distrital de Movilidad. (2017). *Semáforos inteligentes en Bogotá, Bogotá*. Obtenido de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Presentaci%C3%B3n%20SSI-%201.2.pdf>



**PROYECTO DE ACUERDO N° 379 DE 2022****PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ”****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO**

El presente proyecto de Acuerdo tiene por objeto modificar el horario de circulación del transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá.

**2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

Actualmente, Bogotá cuenta con el Decreto 840 de 2019, el cual comprende la normativa que establece las condiciones y restricciones para el tránsito de vehículos de transporte en Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019). El objetivo de este Decreto es balancear el impacto que estos vehículos producen en materia de contaminación, accidentalidad y congestión en el tráfico de la ciudad. Pese a que las medidas establecidas por la Alcaldía Mayor tienen gran alcance y coordinan y dirigen el tránsito de este tipo de vehículos, es necesario replantear los horarios definidos para ello. Esencialmente por dos asuntos: el primero, relacionado con las nuevas disposiciones para el pico y placa de vehículos particulares de Bogotá y el segundo, relacionado con el cambio de horarios y el retorno a la presencialidad de cientos de colegios después de la pandemia en la ciudad.

Por tanto, este Proyecto de Acuerdo tiene por objeto rediseñar los horarios establecidos para la circulación de vehículos de carga al interior de las zonas de restricción y dictar algunos lineamientos para dar cumplimiento a todo lo que establece el Decreto 840 de 2019. Esto, por supuesto, aclarando que las restricciones fijadas se encuentran estipuladas en el Artículo 3 del Decreto 840 de 2019.

### 3. CONTEXTO

Como se mencionó anteriormente, la expedición del Decreto 840 de 2019, logró avanzar de manera significativa en materia de regulación normativa y orden para el manejo del tráfico de transporte de carga en la ciudad. No obstante, es de resaltar que este Decreto se expidió previo a la Pandemia, lo que significa que las medidas allí decretadas no tuvieron en cuenta el efecto que traerían muchas de las medidas preventivas para evitar la propagación de la COVID - 19 y todas las medidas asociadas al retorno a la presencialidad del 80% de la población. De igual forma, a través de este Decreto se promulgaron una serie de cambios sustanciales que alteraron el orden natural del tráfico en Bogotá, como, por ejemplo, la expedición del Decreto de Pico y Placa todo el día para vehículos particulares y las circulares expedidas para el retorno a la presencialidad.

De esta forma, y puntualmente, lo que se quiere reducir con la iniciativa de este Proyecto de Acuerdo es:

1. La congestión producida por el cruce de horarios y restricciones entre el pico y placa para vehículos particulares y el pico y placa propio de los vehículos de carga.

Por un lado, tenemos el pico y placa de vehículos particulares que inicia a las 6 am. Y, por el otro lado, tenemos las medidas restrictivas propias de las zonas de restricción que empiezan a las 5:30 am. Este hecho, ha producido que, en muchas zonas de la ciudad, se produzca una congestión vehicular significativa, entre aquellos que quieren llegar a su destino con su carga y no sobrepasar la restricción del pico y placa y aquellos conductores de vehículos particulares que particularmente quieren lo mismo. Por ello, lo que se debe hacer para solucionar dicha problemática, es modificar los horarios de restricción al interior de las zonas de restricción para los vehículos de transporte de carga.

Asimismo, el segundo punto que se quisiera atender a través de este Proyecto de Acuerdo es:

2. La congestión producida entre el transporte de carga y el transporte estudiantil.

Pese a que recientemente en la ciudad tomó algunas medidas como el carril verde de la autopista norte para la circulación exclusiva de las rutas escolares, rápidamente ha tenido dificultades precisamente por el tráfico y la congestión que se genera entre la circulación de vehículos particulares y los vehículos de transporte de carga. Esta segunda

problemática ha escalado hasta tal punto, que los niños en la ciudad, estén perdiendo hasta más de 3 horas por culpa del tráfico y la congestión vehicular (Semana, 2022)

Así, y acudiendo nuevamente a la iniciativa planteada para la resolución de la primera problemática, acudimos al ajuste de horarios al interior de las zonas de restricción de la ciudad como medida para solucionar esta problemática.

### **3. MARCO LEGAL**

#### **Del nivel Constitucional**

**Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

**Artículo 333.** La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

#### **Del nivel nacional**

#### **LEY 1083 DE 2006**

**Artículo 1º.** Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros

medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

### **RESOLUCIÓN 0910 DE 2008**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente resolución establece los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles terrestres, reglamenta los requisitos y certificaciones a las que están sujetos los vehículos y demás fuentes móviles, sean importadas o de fabricación nacional, y se adoptan otras disposiciones.

### **LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE**

**Artículo 1º. Ámbito de aplicación y principios.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

**Artículo 3º. Autoridades de tránsito.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:  
(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

### **RESOLUCIÓN 004497 DE 2011**

**Artículo 1º. Objeto y campo de aplicación.** La presente resolución tiene por objeto adoptar el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera-SIRTCC y determinar el procedimiento para adoptar medidas de intervención del Valor a Pagar.

### **DECRETO 1076 DE 2015.**

**ARTÍCULO 2.2.5.1.2.8. De los niveles de prevención, alerta y emergencia por contaminación del aire.** Los niveles de prevención, alerta y emergencia son estados

excepcionales de alarma que deberán ser declarados por las autoridades ambientales competentes ante la ocurrencia de episodios que incrementan la concentración y el tiempo de duración de la contaminación atmosférica.

La declaratoria de cada nivel se hará en los casos y dentro de las condiciones previstas por este decreto, mediante resolución que deberá ser publicada en la forma prevista por el Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para los actos administrativos de carácter general, y ampliamente difundida para conocimiento de la opinión pública y en especial de la población expuesta.

Estos niveles serán declarados por la autoridad ambiental competente, cuando las concentraciones y el tiempo de exposición de cualquiera de los contaminantes previstos en la norma de calidad del aire, sean iguales o superiores a la concentración y el tiempo de exposición establecidos en dicha norma para cada uno de los niveles de prevención, alerta o emergencia. Así mismo, bastará para la declaratoria que el grado de concentración y el tiempo de exposición de un solo contaminante hayan llegado a los límites previstos en la norma de calidad del aire.

La declaratoria de que trata el presente artículo se hará en consulta con las autoridades de salud correspondientes, con base en muestreos y mediciones técnicas del grado de concentración de contaminantes, realizados por la autoridad ambiental competente en el lugar afectado por la declaratoria, que permitan la detección de los grados de concentración de contaminantes previstos para cada caso por las normas de calidad del aire vigentes, salvo que la naturaleza del episodio haga ostensible e inminente una situación de grave peligro.

La declaración de los niveles de qué trata este artículo tendrá por objeto detener, mitigar o reducir el estado de concentración de contaminantes que ha dado lugar a la declaratoria del respectivo nivel y lograr el restablecimiento de las condiciones preexistentes más favorables para la población expuesta.

**PARÁGRAFO 1o.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá, mediante resolución, la concentración y el tiempo de exposición de los contaminantes para cada uno de los niveles de qué trata este artículo.

**PARÁGRAFO 2o.** En caso de que la autoridad ambiental competente en la respectiva jurisdicción afectada por un evento de contaminación, no declare el nivel

correspondiente ni adoptare las medidas que fueren del caso, podrá hacerlo la autoridad superior dentro del Sistema Nacional Ambiental, SINA, previa comunicación de esta última a aquélla, sobre las razones que ameritan la declaratoria respectiva.

**ARTÍCULO 2.2.5.1.2.9. De las normas de emisión restrictivas.** La autoridad ambiental competente en el lugar en que se haya declarado alguno de los niveles de concentración de contaminantes de que tratan los artículos precedentes podrá, además de tomar las medidas que el presente Decreto autoriza, dictar para el área afectada normas de emisión, para fuentes fijas o móviles, más restrictivas que las establecidas por las normas nacionales, regionales, departamentales o locales vigentes. En tal caso, las normas más restrictivas se dictarán conforme a las reglas del Principio de Rigor Subsidiario de que trata el artículo 63 de la Ley 99 de 1993.

Salvo la ocurrencia de una circunstancia sobreviniente de grave peligro, ninguna autoridad ambiental podrá dictar para el área de su jurisdicción normas de emisión más restrictivas que las establecidas para el nivel nacional, sin la previa declaratoria de los niveles señalados en la presente sección

**ARTÍCULO 2.2.5.1.2.10. De la fijación de los valores y tiempos para cada nivel de contaminación.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante resolución, establecerá los límites máximos admisibles de los niveles de contaminación del aire, de que tratan los artículos anteriores, y establecerá los grados de concentración de contaminantes que permitirán a las autoridades ambientales competentes la adopción de normas de emisión más restrictivas que las vigentes para el resto del territorio nacional.

**ARTÍCULO 2.2.5.1.2.11. De las emisiones permisibles.** Toda descarga o emisión de contaminantes a la atmósfera sólo podrá efectuarse dentro de los límites permisibles y en las condiciones señaladas por la ley y los reglamentos.

### **RESOLUCIÓN 2254 DE 2017**

**Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.** La presente norma establece la norma de calidad de aire o nivel de inmisión y adopta disposiciones para la gestión del recurso aire en el territorio nacional, con el objeto de garantizar un ambiente sano y minimizar el riesgo sobre la salud humana que pueda ser causado por la exposición a los contaminantes en la atmósfera.

**LEY 1964 DE 2019**

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

**Del nivel Distrital**

**DECRETO 690 DE 2013.** Por medio del cual se modifica el Decreto 520 de 2013, que establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

**DECRETO 672 DE 2018.**

Establece como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

**DECRETO 840 DE 2019.**

**Artículo 1º. - Objeto.** El Presente Decreto regula el tránsito de vehículos de transporte de carga, tanto de servicio público como de servicio particular, por las vías públicas o privadas que están abiertas al público en toda el área del Distrito Capital, de conformidad con las zonas, horarios y condiciones que se definen en los artículos siguientes.

**DECRETO 047 DE 2020.**

**Artículo 1º. - Restricción transitoria para vehículos de transporte de carga.** Restringir la circulación de vehículos de carga con año modelo superior a 10 años, entre las 05:00 a.m. y hasta las 11:59 a.m. y entre las 05:00 p.m. y hasta las 09:59 p.m.

**DECRETO 077 DE 2020.**

**Artículo 1º.**- Modificar el artículo 3 del Decreto Distrital 840 de 2019 el cual quedara así:

**“Artículo 3º.**- Zona de restricción. Al interior del perímetro señalado en el presente artículo se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con “peso bruto vehicular máximo” superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas:

La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-Carrera 16- Calle 164-Carrera 20-Calle 170-Avenida Boyacá-Avenida de La Esperanza-Avenida de la Américas-Carrera 30- Calle 24 – Carrera 22 – Carrera 24 – Calle 6 – Carrera 30 – Avenida Calle 3 – Carrera 68 – Avenida de las Américas – Avenida Boyacá – Avenida Primero de Mayo – Avenida Carrera 68 – Autopista Sur – Avenida Boyacá – Avenida Villavicencio – Avenida Caracas – Avenida Primero de Mayo Límite oriental.

**DECRETO 546 DE 2021.**

**Artículo 1.** Modifíquese el artículo 6 del Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 077 de 2020, el cual quedará así:

**"Artículo 6º. - Excepciones.** Estarán exceptuados de la restricción establecida en el presente decreto, los siguientes vehículos de transporte de carga, los cuales deberán el portar los distintivos o documentos correspondientes que acrediten las condiciones que dan origen a la excepción.

**RESOLUCIÓN 67603 DE 2021.**

**Artículo 1. Objeto.** Implementar el proyecto piloto de cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales a transportadores, generadores y receptores dentro del polígono establecido en el artículo tercero del presente acto administrativo.

**4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ (Ley 1421 de 1993)**

**ARTÍCULO 12.** Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

(...) 19. Dictar normas de tránsito y transporte.



**ARTÍCULO 13. Iniciativa.** Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.

## **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, se declara que el proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nueve fuentes de financiación.

## **6. CONCLUSIONES**

Este Proyecto de Acuerdo considera que, a través de la modificación de horarios al interior de las zonas de restricción, será posible mejorar los tiempos de viajes en las zonas inmediatas de las zonas industriales, así como los tiempos de viaje de algunos actores claves tales como las rutas escolares y demás rutas propias del transporte de pasajeros.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejal de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 379 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que les confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Modificar el horario de circulación del transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.** La Administración Distrital, a través de su Secretaría de Movilidad y Ambiente, se encargarán de la revisión juiciosa de los siguientes lineamientos:

1. Modifíquese los horarios de circulación de los vehículos de transporte de carga, de tal forma que queden así:

Se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500 kg), de lunes a viernes entre las 04:30 y las 08:00 horas y entre las 17:30 y las 20:00 horas.

2. Manténganse las demás condiciones establecidas por cuenta del Artículo 3 incluyendo correspondiente a las zonas de restricción del Decreto 840 de 2019.

3. Entréguese un informe trimestral que dé cuenta del seguimiento y evaluación de los tiempos de viaje, una vez entren en vigencia las modificaciones aquí presentadas.

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES.**

1. La Secretaría de Movilidad, será la encargada de revisar a detalle los cambios propuestos y elaborará un estudio técnico que demuestre la pertinencia de los mismos.
2. La Secretaría de Ambiente será la responsable de estimar el impacto ambiental de esta medida y coordinará sus acciones con la Secretaría de Movilidad para la expedición del Acuerdo.

**ARTICULO 4. Vigencia.** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su aprobación.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

Alcaldía Mayor de Bogotá. (27 de diciembre de 2019). *Decreto 840 de 2019*. Obtenido de <http://www.andi.com.co/Uploads/Decreto%20840%202019.pdf>

Semana. (28 de febrero de 2022). *¡Indignante! niños pasan hasta tres horas en rutas escolares en Bogotá*. Obtenido de <https://www.semana.com/actualidad/articulo/indignante-ninos-pasan-hasta-tres-horas-en-rutas-escolares-en-bogota/202257/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 380 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

## **POR MEDIO DEL CUAL SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE NUEVOS MATERIALES DENTRO DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DEL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

Dictar los lineamientos para la inclusión de nuevos materiales dentro del programa de adquisición del mobiliario público de Bogotá.

#### **2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

Bogotá ha sido víctima del robo de los elementos de su mobiliario urbano durante años. Incluso, se estima que las pérdidas por cuenta de estos hechos, han llegado a sobrepasar los 18.000 millones de pesos. Algunos de los elementos más hurtados son: las lámparas del alumbrado público, las tapas de alcantarillas y las canecas de basura instaladas en las calles. Durante los años 2019 y 2020 delincuentes hurtaron 17.593 elementos del mobiliario urbano. Estos, a su vez, se discriminan así: 8.461 luminarias, 4.691 tapas de alcantarilla, 3.369 canecas de basura y 1.072 maletines viales. Sin dudas, estas cifras preocupan enormemente a la ciudad, no solo por el detrimento que esto representa, sino por la atracción y mantenimiento de mercados negros que se crean a partir de la comercialización de estos elementos. Por ello, el interés de este proyecto de acuerdo se centra en la presentación de alternativas que permitan reducir el interés de los delincuentes sobre los elementos del mobiliario, pero que además de ello, permita reducir el comercio de los mismos. Elementos reciclados, madera plástica e incluso polipropileno podrán constituir algunos de los nuevos materiales que podrán ser sujetos de priorización para la adquisición del nuevo mobiliario público en la ciudad.

#### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

Al actualizar las cifras de estos hechos, desafortunadamente encontramos que la ciudad en 2021 continuó con esta tendencia, en donde los hechos delictivos siguieron siendo protagonistas.

Bogotá en 2021 registró pérdidas nuevamente por más de 17.000 millones por cuenta del robo de su mobiliario público. Los elementos hurtados repiten su orden (Luminarias, canecas, tapas de alcantarilla y maletines viales), añadiendo una cantidad importante del

robo de señales de los paraderos del Sistema Integrado de Transporte SITP. Durante la vigencia 2021, se hurtaron 12.707 elementos del mobiliario público. Respecto a años anteriores, en el 2021 creció exponencialmente el robo de canecas, el cual tuvo un incremento de cerca del 175% para la vigencia del primer trimestre del 2021 (Redacción Nuevo Siglo, 2021).

## **2.2 CONTEXTO**

La ciudad no solo sufre por cuenta del robo de los elementos de su mobiliario, sino también sufre por cuenta del crimen organizado que opera sobre estos elementos. Adicional a ello, todo el comercio que se desprende de la comercialización de estos productos. Por ejemplo, por cada caneca hurtada, un delincuente puede recibir entre 1.000.000 y 1.500.000 dependiendo del modelo M121, M123 Y M124. Por cada tapa de alcantarilla, entre 600.000 y 800.000 dependiendo de su antigüedad y entre 750.000 y 1.000.000 por cada luminaria que logren hurtar. Estas cuantiosas suman generan que el comercio de este tipo de elementos conserve una dinámica activa y se sigan presentando este tipo de hechos. Ahora bien, respecto al tema de las responsabilidades y las sanciones, debemos decir que: cada empresa (Acueducto o es responsable del mantenimiento y reemplazo de los elementos hurtados. Sin embargo, los cobros que genera el reemplazo de estos elementos, finalmente lo terminan asumiendo los consumidores posteriormente.

Diversas estrategias se han implementado con el fin de detener el hurto y la comercialización de estos elementos. Pese a ello, las estrategias no han funcionado acorde a lo planeado. Actualmente, las personas sorprendidas hurtando elementos del mobiliario urbano, podrán pagar hasta una pena de 10 años de cárcel según han informado las autoridades (Martin, 2021). Ahora bien, teniendo en cuenta que los resultados no han sido mayoritariamente favorables, Bogotá debe actualizar sus estrategias. Por ello, el objetivo de este Proyecto de Acuerdo, se centra en incluir una lista de nuevos materiales que serán sujetos de priorización para la adquisición del nuevo mobiliario público de la ciudad.

En este sentido, a continuación, presentaremos las dos alternativas que consideramos, podrán ayudar a combatir el hurto y frenar el detrimento:

### 1. Madera plástica

La madera plástica se compone por materiales polietileno reciclado, que se extrae de algunos elementos como la envoltura de las galletas, los dulces, entre otros. Es decir, este tipo de madera se puede producir a partir de plástico usado.

Así las cosas, se abre una ventana de oportunidad gigantesca ante la posibilidad de crear mobiliario público a partir de los residuos que genera la propia ciudad. Incluso, la UAESP

inaugurará el primer centro especializado de plásticos del Distrito. *"Allí se realizará la transformación de los residuos plásticos en madera plástica que se convertirán en sillas, mesas, pisos, jardineras, puntos de recargas de celulares, entre otros"* (Alcaldía Mayor, 2021)

## 2. Polipropileno

El polipropileno es un material plástico muy resistente, con gran durabilidad, bajo nivel de ruido, fácil limpieza y recientemente adoptado por el Instituto de Desarrollo Urbano en Bogotá. Su uso inicial se presentó para cubrir algunos de los daños en los puentes de Transmilenio, pero según el Gerente Diego Sánchez Fonseca, se trata de un material *"más barato e igual de duradero"*.

Ahora bien, si tenemos en cuenta que el uso de estos dos materiales ya se ha comprobado, la solicitud expresa de este Proyecto de Acuerdo apunta a la inclusión y PRIORIZACIÓN de los mismos para lo que respecta al plan de adquisición del nuevo mobiliario urbano de la ciudad. Además, teniendo en cuenta que estos dos materiales se han destacado por sus bajos valores, se atenderá directamente la problemática de los hurtos.

## **3. MARCO JURÍDICO**

### **A NIVEL CONSTITUCIONAL**

**Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

### **LEYES A NIVEL NACIONAL**

#### **DECRETO 1538 DE 2005**

**Artículo 1º. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán aplicables para:

- a) El diseño, construcción, ampliación, modificación y en general, cualquier intervención y/u ocupación de vías públicas, mobiliario urbano y demás espacios de uso público;
- b) El diseño y ejecución de obras de construcción, ampliación, adecuación y modificación de edificios, establecimientos e instalaciones de propiedad pública o privada, abiertos y de uso al público.

### **MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

#### **DECRETO 016 DE 1994**

**Artículo 58. Definición.** Para los efectos del presente Decreto se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos que para el servicio y disfrute público hacen parte del medio ambiente urbano y del espacio público de la ciudad y que contribuyen a facilitar el

ejercicio de las actividades de esparcimiento y descanso de sus habitantes, la apropiación y uso del espacio público, una información y orientación más completas y unas mejores condiciones de seguridad, tranquilidad e higiene.

Son elementos de carácter permanente o transitorio del amoblamiento urbano:

De comunicación: las cabinas telefónicas los buzones, etc.;

De información: la nomenclatura, la señalización, las carteleras locales, las identificaciones arquitectónicas o urbanas;

De organización: las señales de tránsito, los semáforos y paraderos;

De ambientación: la iluminación, los bancos, asientos y materas, los objetos decorativos, los monumentos y esculturas;

De recreación: los juegos y aparatos de pasatiempo;

De servicio varios: las casetas y muebles para expendio de dulces, revistas, flores y similares;

De salud e higiene: los baños y objetos recolectores de basuras; y

De seguridad: los hidrantes, barandas, cerramientos y similares.

Con la autorización del respectivo Alcalde Local, previo concepto favorable del correspondiente comité local del medio ambiente y del espacio público, se podrán ubicar mensajes de publicidad exterior en los bienes señalados en este artículo.

#### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con el objeto del presente proyecto.

#### **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

**Decreto Ley 1421 de 1993:**

Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

**5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, se declara que el proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nueve fuentes de financiación.

**6. CONCLUSIONES**

Con la priorización de los dos materiales (madera plástica y polipropileno), será posible reducir considerablemente dos cosas: (i) el costo de adquisición y mantenimiento de los elementos del mobiliario público y (ii) el detrimento patrimonial que la ciudad asume año tras año. Esto, recordando que esta iniciativa también ayudaría al tratamiento del plástico en la ciudad y generará una cantidad considerable de empleos.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
Concejal de Bogotá D.C  
Partido Centro Democrático



**PROYECTO DE ACUERDO N° 380 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INCLUSIÓN DE  
NUEVOS MATERIALES EN EL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Dictar los lineamientos para la inclusión de nuevos materiales dentro del programa de adquisición del mobiliario público de Bogotá.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.** La Administración Distrital, a través del Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos darán cumplimiento de los siguientes lineamientos:

1. Priorícese el uso de madera plástica y/o polipropileno dentro de los planes de mantenimiento y adquisición del mobiliario público de la ciudad.
2. Establézcase una meta anual para la adopción de este tipo de materiales dentro del mantenimiento y/o adquisición del mobiliario público de la ciudad.
3. Evalúese la alternativa de adopción de estos materiales (madera plástica y polipropileno) en un plazo no mayor a un año, a partir de la aprobación y publicación del presente Acuerdo.

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES.**

1. El Instituto de Desarrollo Urbano, será el encargado de revisar la propuesta de esta iniciativa, con el fin de que se declare su adopción y se priorice dentro de los planes de mantenimiento y adquisición del mobiliario.
2. La UAESP, se encargará de hacer seguimiento, sobre la totalidad de madera plástica producida en Bogotá, así como de la cantidad de madera plástica utilizada en los elementos propios del mobiliario público de Bogotá.

**ARTÍCULO 4. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo****Secretaría General****Alcalde Mayor****Referencias**

Martin, C. (13 de Diciembre de 2021). *En los últimos 6 meses han sido hurtadas 1.369 señales del SITP*. Obtenido de Caracol Radio :  
[https://caracol.com.co/emisora/2021/12/13/bogota/1639420748\\_899844.html](https://caracol.com.co/emisora/2021/12/13/bogota/1639420748_899844.html)  
SIGLO. (07 de Noviembre de 2021). *EL NUEVO SIGLO*. Obtenido de \$18.000 millones ha gastado Bogotá en reposición de mobiliario:  
<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/11-07-2021-distrito-ha-tenido-que-pagar-18000-millones-en-reposicion-de-mobiliario>