



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

**AÑO IV N°. 3527 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO ABR. 11 DEL AÑO 2023**

## TABLA DE CONTENIDO

**Pág.**

<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 253 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA INSTITUCIONALIZAR Y FORTALECER LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ A CIELO ABIERTO” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” .....	4894
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 254 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN PROGRAMA DISTRITAL DE OPORTUNIDADES PARA LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.”.....	4906
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 255 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL OFICIO DE LOS LIMPIAVIDRIOS Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES” .....	4916
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 256 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.”.....	4925
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 257 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN BOGOTÁ”.....	4945
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 258 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE CONFORMA LA RED DE MERCADOS DE PULGAS EN LOS PARQUES DE LA CIUDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” .....	4953
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 259 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE NUEVOS MATERIALES DENTRO DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DEL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ”.....	4960
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 260 DE 2023 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA EXCLUIR LOS SERVICIOS ESPECIALES DE LAS ÁREAS DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ”.....	4966
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 261 DE 2023 PRIMER DEBATE</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”.....	4982
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 262 DE 2023 PRIMER DEBATE</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.” .....	4992

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 253 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA INSTITUCIONALIZAR Y FORTALECER LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ A CIELO ABIERTO” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

##### **I. OBJETO.**

Este proyecto busca propiciar el uso responsable y productivo del espacio público, institucionalizando y fortaleciendo la estrategia de Bogotá a Cielo Abierto-BACA, en un proceso de corresponsabilidad para el beneficio de comerciantes y ciudadanos, contribuyendo con la reactivación económica de la ciudad. El proyecto establece entre otras medidas:

1. Institucionalizar de forma permanente la estrategia “Bogotá a Cielo Abierto”.
2. Incentivar la revitalización y apropiación ciudadana del espacio público mediante unos lineamientos para que los establecimientos de comercio puedan vincularse a la estrategia “Bogotá a Cielo Abierto”.
3. Definir los responsables de la estrategia “Bogotá Cielo Abierto”.
4. Permitir que la retribución económica por el aprovechamiento económico del espacio público sea progresiva y gradual, vinculando a los establecimientos de comercio que ya hayan hecho parte de la estrategia en el pasado.

Este proyecto fue presentado por primera vez al Cabildo Distrital en las sesiones de noviembre y contó con ponencia positiva conjunta de HC. Ati Quigua Izquierdo y Luz Marina Gordillo. Posteriormente en el año 2022, fungieron como ponentes Emel Rojas Castillo y Martin Rivera Álzate, siendo el último radicado el número 468 de 2022.

##### **II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA**

En marzo de 2020, estuvimos afectados por una pandemia como fue la del COVID-19, que trajo consecuencias nefastas en el ámbito económico, social, en materia de salud, entre otras. Dicha pandemia ocasionó diversas restricciones que limitaron los aforos de personas en el espacio público para prevenir la propagación del virus, afectando la economía distrital por muchos meses generando situaciones de desempleo y pobreza, afectando los indicadores de desarrollo económico y social de la ciudad.

Ejemplo de ello, es que las cifras de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), al inicio de la vigencia 2020 en Bogotá se habían identificado 27.380 establecimientos en la categoría de restaurantes en diferentes modalidades que contaban con matrícula activa. Sin embargo, en el primer periodo de confinamiento para prevenir y mitigar el COVID-19, entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021, se registró la cancelación de 5.412 matrículas cuya actividad se clasifica en los códigos CIIU 5611, 5612, 5613 y 5619 los cuales pertenecen a negocios dedicados al expendio de comidas servidas a la mesa en establecimientos especializados.

*Empresas con matrícula cancelada para el periodo comprendido entre el 01 de marzo de 2020 y 31 de mayo de 2021*

<i>ACTIVIDAD ECONÓMICA (CIIU REV 4 .A.C.)</i>	<i>MATRICULAS CANCELADAS</i>
5611 Expendio a la mesa de comidas preparadas	3.306
5612 Expendio por autoservicio de comidas preparadas	220
5613 Expendio de comidas preparadas en cafeterías	1.040
5619 Otros tipos de expendio de comidas preparadas n.c.p.	846
<b>TOTAL</b>	<b>5.412</b>

*Fuente: CCB -Tomado de: Proposición de SDDE –Respuesta proposición 288 de 2021.*

Es así, que, para mayo de 2021, un año después de haber comenzado la reapertura gradual de los negocios, se tenía un registro de 20.030 establecimientos activos en los códigos CIIU 5611, 5612, 5613 y 5619 los cuales pertenecen a negocios dedicados al expendio de comidas servidas a la mesa en establecimientos especializados.

*Total de matrículas activas en Bogotá*

<i>ACTIVIDAD ECONÓMICA (CIIU REV 4 .A.C.)</i>	<i>MATRICULAS CANCELADAS</i>
5611 Expendio a la mesa de comidas preparadas	12.185
5612 Expendio por autoservicio de comidas preparadas	856
5613 Expendio de comidas preparadas en cafeterías	3.727
5619 Otros tipos de expendio de comidas preparadas n.c.p.	3.262
<b>TOTAL</b>	<b>20.030</b>

*Fuente: CCB -Tomado de: Proposición de SDDE –Respuesta proposición 288 de junio 28 2021.*

De acuerdo, al documento de la Secretaría de Planeación publicado el pasado mes de noviembre de 2021, “Principales efectos de las medidas tomadas a raíz de la pandemia por el Covid-19 en la economía bogotana” se expresa:

*Las cuarentenas y demás restricciones impactaron de manera fuerte a la economía de la ciudad entre los meses de marzo (segunda quincena) y agosto de 2020, mes a partir del cual se dio un proceso de reactivación económica, persistiendo indicadores negativos especialmente en términos de desempleo y crecimiento económico. Las medidas gubernamentales que si bien se enfocaron en un primer momento a otorgar ayudas monetarias y alimentarias (mercados) a los hogares pobres y vulnerables, y posteriormente a las empresas, han resultado insuficientes para lograr una plena reactivación económica en la ciudad, proceso que tomará un tiempo considerable según lo prevén varios análisis.*

Fue así como la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, lideró a mediados del año 2020 el plan piloto de la estrategia “Bogotá A Cielo Abierto”. Esta estrategia nació como un proyecto piloto que pretendía la reactivación económica segura de distintos sectores productivos de la ciudad, impactados por la desaceleración económica que causó la pandemia COVID-19.

Los pocos establecimientos dedicados a esta actividad que pudieron sobrevivir, tuvieron que seguir con la carga de arrendamientos, el pago de servicios públicos y asumir la nómina durante todo el tiempo hasta hoy. De acuerdo con la nota del diario la República, el cierre de muchos restaurantes ha generado un retroceso de más de 20 años en avances de cultura gastronómica de la ciudad.<sup>1</sup>

De esta forma, el 13 de octubre de 2020, fue aprobada por la Comisión Intersectorial de Espacio Público - CIEP la inserción de una nueva actividad transitoria de aprovechamiento económico dentro del Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público para Bogotá relativa a **ACTIVIDAD DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA A CIELO ABIERTO**. Se expidieron diversas resoluciones, iniciando por la **Resolución 251 de 15 de octubre 2020** que incluyó de forma transitoria dentro de listado de actividades de espacio público establecidas en el Decreto 552 de 2018, la actividad de reactivación económica a cielo abierto hasta el 12 de enero de 2021.

En razón a los resultados obtenidos con la estrategia y con el fin de reglamentar la actividad con vocación de permanencia, la Administración Distrital expidió el **Decreto 070 de 2022**, mediante el cual adoptó la estrategia de revitalización del espacio público "Bogotá a Cielo Abierto 2.0". Sin embargo, el mencionado Decreto señaló que, a partir de su vigencia, es el Departamento Administrativo del Espacio Público DADEP- la entidad gestora del espacio público para esta estrategia y ya no la Secretaría Desarrollo Económico. (Respuesta Proposición 454 de 2022, Citante: HC Rolando González).

Dado al periodo de transición establecido en el artículo 6 del Decreto No. 070 del 2022, la Entidad, como gestora del piloto, realizó la respectiva solicitud de permisos para uso y aprovechamiento del Espacio público ante las respectivas entidades administradoras, lo cual permitió continuar con la operación de las 41 zonas en 14 localidades de la Ciudad que venían articuladas a la estrategia desde el 2021. Por lo anterior, durante el primer semestre de 2022, se autorizó la operación de las 41 zonas descritas. (Respuesta Proposición 454 de 2022, Citante: HC Rolando González).

### **2.1 Impacto como política pública:**

Bogotá cuenta con el Decreto Distrital 215 de 2005, que adoptó el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá. Es así que artículo 18 del Decreto Distrital 215 de 2005 dispone:

*"Artículo 18. Zonas de Aprovechamiento Regulado. Son aquellos espacios públicos respecto de los cuales, la autoridad competente, autoriza expresamente la localización de mobiliario y la ejecución de algún tipo de actividad económica, tomando en consideración su capacidad, el uso especializado o multifuncional para el cual haya sido construido y adecuado el respectivo espacio, los intereses y las demandas de lo comunidad, todo respecto a la participación del Distrito Capital, en rentas generadas."*

Los instrumentos con los que el Distrito concede los bienes de uso público y la forma como obtiene el aprovechamiento económico, es usualmente por medio de los contratos de concesión, Autorizaciones de Uso, Convenios Solidarios, Contrato de arrendamientos y los Contratos de Administración Mantenimiento y Aprovechamiento Económico de Espacio Público - CAMEP.

---

<sup>1</sup> Ver: "Estos son los nombres de restaurantes más famosos que han cerrado por la crisis." Mayo 4 de 2021 <https://www.larepublica.co/ocio/los-restaurantes-mas-emblematicos-y-de-la-alta-cocina-que-han-cerrado-por-la-crisis-3163691>

Los CAMEP estaban diseñados para que a partir de la voluntad y la participación de las comunidades organizadas se contribuya con la recuperación, el mantenimiento preventivo y la administración de los espacios públicos de la ciudad, propiciando una mejora en los espacios administrados y en la calidad de vida de los habitantes del sector. A 2020 existían 20 CAMEP vigentes.

Otra figura que fue reglamentada por el Decreto 540 de 2018, son los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial, DEMOS, son un instrumento de iniciativa privada, que promueve acciones complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en áreas delimitadas de la ciudad.

Estos tienen como finalidad el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de los espacios públicos respectivos. Actualmente funcionan el de Amigos Parque de la 93, Paseo de la Luz, Zona Rosa, Centro Internacional.

En ese orden de ideas, Bogotá a Cielo Abierto, se erige como una alternativa de uso y apropiación del espacio público de forma ordenada, concertada, permitiendo una adecuada ocupación del espacio público, generando una mayor gobernabilidad sobre el espacio habilitado, hacerlo más atractivo y fomentar su revitalización mediante este tipo de intervenciones.

## 2.2 Partes beneficiadas del proyecto.

A nivel internacional, posterior a los confinamientos se potenció la relación entre ciudadanía y el buen uso del espacio público para desarrollar actividades gastronómicas al aire libre. En ese sentido este proyecto beneficia a la ciudadanía en general, porque permite cambiar la visión del espacio público como un espacio muerto, donde no se podía desarrollar ningún tipo de actividad.

El DADEP en una entrevista dada al portal del Instituto de Estudios Urbanos señalaba: “Son varios aprendizajes. *El primero es que definitivamente es importante fomentar la creación de un espacio público para todos, donde haya una diversidad de oferta con mobiliarios y espacios de esparcimiento al aire libre, que permita tener actividades que contribuyan a la economía de la ciudad. En eso se basa la revitalización del espacio público. Hasta hace unos años se creía en términos de urbanismo que los andenes entre más limpios y planos eran mejores. Ahora esa idea ha cambiado y esos espacios grandes sin mobiliario, se están revitalizando.*”<sup>2</sup>

Ejemplo de ello es que otras ciudades del mundo están en la misma sintonía, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires aprobó la Ordenanza 34.421 para las áreas gastronómicas habilitando el

---

<sup>2</sup> Consultado en el siguiente enlace web: [http://ie.u.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/hace-unos-anos-se-creia-en-terminos-de-urbanismo-que-los-andenes-entre-mas-limpios-y-planos-eran-mejores-ahora-esa-idea-ha-cambiado-alejandra-rodriguez-directora-del-dadep?utm\\_source=newsletter\\_768&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=boletin-semanal-de-noticias-del-ieu](http://ie.u.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/hace-unos-anos-se-creia-en-terminos-de-urbanismo-que-los-andenes-entre-mas-limpios-y-planos-eran-mejores-ahora-esa-idea-ha-cambiado-alejandra-rodriguez-directora-del-dadep?utm_source=newsletter_768&utm_medium=email&utm_campaign=boletin-semanal-de-noticias-del-ieu)

emplazamiento de macetas, faldones, artefactos de iluminación y guirnalda de luces, bicicleteros, cubiertas exteriores y artefactos de calefacción.<sup>3</sup> De acuerdo a esa ordenanza (ver capítulo 11.8)<sup>4</sup>:

- Las mesas y sillas que se instalen en la acera tienen que armonizar entre sí y deben estar dispuestas de modo tal que se garantice el paso entre ellas, según los criterios de la autoridad de aplicación.
- Sólo se admite un área gastronómica en aceras cuyo ancho sea igual o mayor a 2,50 metros.
- En aceras de ancho menor a cuatro metros, se puede autorizar un área gastronómica, dejando un corredor libre mínimo entre el área gastronómica y la Línea Oficial de Edificación de 1,50 metros.
- En arterias peatonales, la autoridad de aplicación puede autorizar un área gastronómica que no exceda del 35% del ancho de la arteria. La superficie del área gastronómica y su lugar de emplazamiento serán determinados en cada caso, atendiendo a las características particulares de cada arteria.

### **2.3 Alcance final del proyecto de acuerdo.**

Debido a los resultados favorables de la estrategia planteada y su impacto significativo en un momento de crisis como el que afronta la ciudad por causa de la emergencia sanitaria, social y económica por COVID –19, la Administración Distrital ha venido impulsando una reglamentación que permita darle vocación de permanencia al programa.

Ahora, gracias a las bondades que tiene la estrategia, se plantea como una actividad de aprovechamiento económico del espacio público de carácter permanente y bajo un modelo de retribución económica, coordinado por el DADEP.

Es así que en la página web del DADEP se puede consultar los establecimientos autorizados, como la declaración de las áreas permitidas bajo el link <https://www.dadep.gov.co/a-cielo-abierto/reglamentacion>

De esa manera el DADEP viene aprobando los diferentes establecimientos, sin embargo consideramos importante institucionalizar mediante un acuerdo de ciudad que le dé perdurabilidad en el tiempo, que pasaría de ser una estrategia de gobierno a una política de ciudad de largo aliento que dé garantías jurídicas a quienes actualmente le están apostando a esta estrategia .

En su momento gremios, como comerciantes y varios sectores políticos manifestaron la inconveniencia de implementar un cobro excesivo por la utilización de estos espacios en pro de la reactivación.

En comparación con el año 2021, las zonas se mantuvieron, pero, con relación al número de establecimientos gastronómicos hubo una disminución debido a que 100 establecimientos dejaron de estar vinculados a la estrategia en el primer semestre del 2022 en razón al levantamiento de las

<sup>3</sup> Consultado en el siguiente enlace web: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/gastronomia-aire-libre-nid2434022/>

<sup>4</sup> Anexo B Ordenanza I - N° 34.421 Código De Habilitaciones Y Verificaciones. Consultado en el siguiente enlace web: [https://digesto.buenosaires.gob.ar/documento/download/Ordenanza-34421\\_f7413284dd60884118f1d85ae912d83ff02f8991.pdf](https://digesto.buenosaires.gob.ar/documento/download/Ordenanza-34421_f7413284dd60884118f1d85ae912d83ff02f8991.pdf).

restricciones de aforo ocasionadas por la pandemia del Covid-19, (Respuesta Proposición 454 de 2022, Citante: HC Rolando González).

Localidad	Establecimientos 2021	Establecimientos 2022
Antonio Nariño	15	7
Barrios Unidos	7	2
Bosa	5	4
La Candelaria	10	7
Chapinero	44	31
Ciudad Bolívar	8	7
Kennedy	50	45
Puente Aranda	18	25
Rafael Uribe	10	9
Santa Fe	21	11
Suba	16	3
Teusaquillo	23	10
Tunjuelito	7	*
Usaquén	42	15
TOTAL	276	176

Ahora bien en el segundo semestre de 2022, solamente observamos en la web institucional, que se han emitido 17 resoluciones de establecimientos con permiso.

### III. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

El artículo 82° de la **Constitución Política de 1991** determinó que *"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"*.

A nivel nacional tenemos:

La **Ley 2079 de 2021**, *"Por medio de la cual se dictan disposiciones en materia de vivienda y hábitat"*, que estableció un Capítulo titulado "ESPACIO PÚBLICO", entre lo cual definió:

Artículo 40. Espacio público. Modifíquese el artículo 7° de la Ley 9ª de 1989, el cual quedará así:

**"Artículo 7°.** *Los Concejos Municipales y Distritales podrán, de acuerdo con sus competencias, crear entidades responsables de administrar, defender, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión. Así mismo, el alcalde Municipal o Distrital en el marco de sus competencias*

*podrá crear dependencias u organismos administrativos, otorgándoles autonomía administrativa y financiera sin personería jurídica. Los alcaldes municipales y distritales mediante decreto reglamentarán lo concerniente a la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público. Así mismo, podrán entregar a particulares la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes de uso público, utilizando el mecanismo contenido en el Capítulo XVI de la Ley 489 de 1998. Igualmente podrán expedir actos administrativos que permitan la ocupación temporal de dichos bienes, considerando en ambos casos lo dispuesto por el artículo 63 de la Constitución.*

La **Ley 1801 de 2016**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia Ciudadana” prevé:

Artículo 92. Comportamientos relacionados con el cumplimiento de la normatividad que afectan la actividad económica. Los siguientes comportamientos relacionados con el cumplimiento de la normatividad afectan la actividad económica y por lo tanto no deben realizarse:

- (...) 1. Vender, procesar o almacenar productos alimenticios en los sitios no permitidos o contrariando las normas vigentes.
- (...) 10. Propiciar la ocupación indebida del espacio público.
- (...) 16. Desarrollar la actividad económica sin cumplir cualquiera de los requisitos establecidos en la normatividad vigente.

Artículo 140. Comportamientos contrarios al cuidado e integridad del espacio público. Los siguientes comportamientos son contrarios al cuidado e integridad del espacio público y por lo tanto no deben efectuarse:

- (...) 4. Ocupar el espacio público en violación de las normas vigentes.
- (...) 6. Promover o facilitar el uso u ocupación del espacio público en violación de las normas y jurisprudencia constitucional vigente."

El **Decreto Nacional 1077 de 2015** (Decreto Único Reglamentario del Sector de Vivienda, Ciudad y Territorio). El artículo 2.2.3.3.3 dispone que *"Los municipios y distritos podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y el aprovechamiento económico para el municipio o distrito del espacio público, sin que impida a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito"*.

A nivel Distrital tenemos las siguientes normas:

La administración distrital tiene varias entidades administradoras del espacio público, en ese orden de ideas el distrito cuenta con el **Decreto Distrital 552 de 2018**, que Establece el Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público para Bogotá D.C. -MRAEEP, como el instrumento de la política de gestión económica del espacio público de la ciudad.

Este MRAEEP define las reglas para el ejercicio de actividades económicas en el espacio público de la ciudad, señala su objetivo, ámbito, principios fines, glosario, inspección, vigilancia y control. El artículo 30 dispone que la coordinación de la implementación y evaluación del MRAEEP, estará a



cargo de la entidad que ejerza como secretaría técnica de la Comisión Intersectorial del Espacio Público - CIEP".

De conformidad con el artículo 1 del **Decreto Distrital 546 de 2007**, la Comisión Intersectorial del Espacio Público del Distrito Capital - CIEP es una de las instancias del Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital que tienen por objeto garantizar la coordinación para la implementación de las políticas y estrategias distritales de carácter intersectorial.

Existen del mismo modo, varias resoluciones que permitieron el uso de elementos constitutivos del espacio público como alternativa para el desarrollo extensivo de actividades comerciales, así:

- **Resolución # 339 de 2019.** *“Por la cual se adopta el Reglamento Interno de la Comisión Intersectorial del Espacio Público del Distrito Capital –CIEP”.*

- **Resolución # 3818 de 2020 del IDU.** *“Por la cual se reglamenta el permiso de uso temporal de espacio público durante el estado de calamidad pública con ocasión de la situación epidemiológica causada por el COVID19 en Bogotá, D.C.”*

- **Resolución # 232 del 6 de octubre de 2020 del DADEP.** *“Por la cual se establecen disposiciones transitorias en materia de aprovechamiento económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá, reglamentado por el Decreto 552 de 2018, Reactivación económica a Cielo Abierto” (Prorrogada mediante Resoluciones No. 007 del 12 de enero de 2021, 072 del 15 de marzo de 2021, 118 del 30 de abril, 150 del 30 de abril, 168 del 04 de junio 2021 y 206 del 30 de julio expedidas por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP).*

- **Decreto Distrital 070 del 23 de febrero de 2022,** *“Por medio del cual se adopta la estrategia de revitalización del espacio público "Bogota a Cielo Abierto 2.0", y se reglamentan las actividades de aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital asociadas a dicha estrategia” Mediante el cual se reglamentar las actividades de aprovechamiento económico del espacio público en el marco de la estrategia “Bogota a Cielo Abierto 2.0 en la que se designa como entidad gestora al Departamento Administrativa de la Defensoría del Espacio Publico*

### 3.1 Competencia del Concejo de Bogotá

El Concejo de Bogotá es la suprema autoridad del Distrito Capital y es competente para presentar esta iniciativa como lo señala expresamente el Decreto Ley 1421 de 1993 en su artículo 12 numeral 1º: *“Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito”.*

Es así, que en anteriores oportunidades se han expedido normas relacionadas con la regulación del espacio público como las evidenciadas a continuación:

- **Acuerdo 038 de 1999** – *“Por el cual se dictan normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público”.*
- **Acuerdo 260 de 2006** – *“Por el cual se promueve la instalación y equipamiento de baños para el servicio público en Bogotá, Distrito Capital”.*

- **Acuerdo 317 de 2008** – “Por medio del cual se establece la rehabilitación y dotación de equipamiento en las zonas bajas de los puentes vehiculares”.
- **Acuerdo 452 de 2010** - "Por medio del cual se establecen procesos lúdicos en los espacios públicos, equipamientos de educación, cultura, recreación y deporte del Distrito Capital, para el desarrollo de la inteligencia emocional y se dictan otras disposiciones".
- **Acuerdo 632 de 2015** -"Por el cual se establecen estrategias para la preservación y defensa de los bienes conmemorativos, esculturas y otros bienes culturales ubicados en el espacio público".
- **Acuerdo 697 de 2017**- "Por el cual se articulan acciones de embellecimiento y ornato en el Distrito Capital, a través de las Zonas de Embellecimiento y Apropiación - ZEA -; se crea la campaña "Día Bogotá Limpia" y se dictan otras disposiciones".

Igualmente, el Concejo de Bogotá ha institucionalizado diversos programas que el Gobierno Distrital ha desarrollado y que han tenido un impacto favorable para la ciudad, para citar un par de ejemplos, señalando que no son los únicos programas institucionalizados, relacionamos:

- **Acuerdo 644 de 2016**. "Por el cual se institucionaliza la Red Distrital de Bibliotecas Públicas de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones"
- **Acuerdo 605 de 2015**. "Por el cual se formulan los lineamientos para institucionalizar el programa de agricultura urbana y periurbana agroecológica en la ciudad de Bogotá."

### 3.2 Impacto Fiscal.

De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecerse su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos.

En ese orden de ideas, este proyecto de acuerdo no genera dicho impacto dado que el Distrito no tiene que asumir costos adicionales, ni tiene que sustituir alguna fuente de ingresos. Por ello, este proyecto no afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo, ni requiere recursos adicionales a los ya programados por la Secretaría de Desarrollo Económico en su plan plurianual de inversiones. Del mismo modo se inscriben en las metas y proyectos del Plan de desarrollo vigente.

Cordialmente, Honorables Concejales.

**ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA**  
Partido Cambio Radical

**PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA**  
Partido Cambio Radical

**SAMUEL BENJAMÍN ARRIETA BUELVAS**  
Partido Cambio Radical

**CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS** Partido  
Cambio Radical

**JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO**  
Partido Cambio Radical

**LUCIA BASTIDAS UBATÉ**  
Partido Alianza Verde

Continúa hoja de firmas PA “Por el cual se dictan lineamientos para institucionalizar y fortalecer la estrategia “Bogotá A Cielo Abierto” y se dictan otras disposiciones”

**SAMIR JOSÉ ABISAMBRA VESGA**  
Partido Liberal

**MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ**  
Partido Alianza Verde

**JUAN JAVIER BAENA**  
Partido Nuevo Liberalismo

**ANDRÉS DARÍO ONZAGA NIÑO**  
Partido Alianza Verde

**GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ**  
Partido Conservador

**JORGE LUIS COLMENARES E.**  
Partido Centro Democrático

*Proyectó: Camilo Torres C –Asesor  
Revisaron: Angélica Gómez -Asesora*

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 253 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA INSTITUCIONALIZAR Y FORTALECER LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ A CIELO ABIERTO” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

El Concejo de Bogotá D.C.

El Concejo de Bogotá D.C. en uso de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial las conferidas por numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

**Artículo 1. Objeto.** Institucionalizar la Estrategia Distrital “BOGOTÁ A CIELO ABIERTO”, para la revitalización y apropiación ciudadana del espacio público en Bogotá D.C.

**Artículo 2. Definición.** Para cumplir con el objeto del presente acuerdo, defínase “BOGOTÁ A CIELO ABIERTO” como una estrategia distrital que autoriza sobre el espacio público de la ciudad, la extensión de servicios de los establecimientos de comercio asociados al sector gastronómico y de otras actividades complementarias, de conformidad con el marco reglamentario que se expida para su implementación.

**Artículo 3. Lineamientos Orientadores de la Estrategia.** La implementación de la Estrategia Distrital “BOGOTÁ A CIELO ABIERTO”, tendrá en cuenta, como mínimo los siguientes lineamientos:

- a. Fomentar buenas prácticas de comportamiento en el espacio público por parte de los establecimientos vinculados y la ciudadanía.
- b. Generar estrategias de participación con los sectores comerciales y productivos, para dar cumplimiento a las condiciones dadas para el aprovechamiento económico del espacio público.
- c. Velar que el destino del espacio público determinado en las decisiones urbanísticas para el uso colectivo mantengan su funcionalidad, promoviendo su sostenibilidad y cuidado mediante la preservación materiales y elementos naturales que delimitan físicamente las zonas autorizadas.
- d. Impulsar acciones que promuevan la limpieza y embellecimiento de los espacios públicos autorizados por el Distrito para las actividades desarrolladas por el sector gastronómico autorizadas en el marco reglamentario de esta estrategia.
- e. Facilitar condiciones de accesibilidad tanto en la estructura física como en los servicios brindados a los ciudadanos con movilidad reducida.

**Artículo 4. Responsable.** El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público-DADEP o quien haga sus veces será la encargada de formular, diseñar y adoptar la respectiva reglamentación de la estrategia BOGOTÁ A CIELO ABIERTO, bajo los lineamientos del Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital y en

coordinación con las entidades gestoras de las actividades de aprovechamiento económico y las entidades administradoras del espacio público.

**Artículo 5. Evaluación.** La administración distrital en cabeza de la Defensoría del Espacio Público-DADEP, realizará una evaluación anual de la estrategia BOGOTÁ A CIELO ABIERTO, teniendo en cuenta los impactos en lo físico, jurídico, social y financiero. Para ello podrá promover la participación de los comerciantes, residentes y la sociedad civil interesada en el proceso de evaluación de esta estrategia.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLESE

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 254 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN PROGRAMA DISTRITAL DE OPORTUNIDADES PARA LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.”**

##### **I. INTRODUCCIÓN Y OBJETO.**

Bogotá, con el Decreto 319 del 15 de agosto de 2006, ordenó la estructuración del sistema de movilidad de la ciudad alrededor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. El SITP es una red de rutas jerarquizadas, conformada por trayectos troncales, urbanos, alimentadores, complementarios y especiales, en donde las rutas troncales tienen la característica de ser -mientras se implementa el metro de Bogotá-, el eje estructurante del sistema, atendiendo corredores de alta demanda y para largas distancias. Los recorridos troncales operan a través de corredores exclusivos, mientras que los demás trayectos lo hacen por carriles de tráfico mixto.

Las rutas urbanas, (comúnmente organizadas a través de los buses azules), apoyan la operación del sistema permitiendo atender la demanda entre zonas. Por su parte, las rutas alimentadoras y complementarias se caracterizan por realizar la alimentación en los portales y en las estaciones intermedias y sencillas de los corredores troncales del sistema. Para la atención de las áreas de difícil acceso o de muy baja demanda están definidas las rutas especiales las cuales pueden prestar el servicio de transporte en el área urbana y rural de la ciudad.<sup>5</sup>

Con la creación de la empresa TRANSMILENIO S.A. como el Ente Gestor del transporte masivo de la ciudad, se organizó *“la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP”*, y quedó a cargo de *“adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo”*.

En desarrollo del Plan Maestro de Movilidad, -Decreto 486 de 2006-, el artículo 8° designó a TRANSMILENIO S.A. como la Entidad responsable de: *“la planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.”*

Adicionalmente, la Alcaldía Mayor expidió el Decreto 309 de 2009 *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”*, en el cual se definieron los principios y políticas necesarias para su implementación.

Este proceso de transición implicó la salida del esquema tradicional de empresas de transporte colectivo para migrar a un modelo definitivo de concesionarios de empresas que operan zonas del SITP, mientras eso ocurría por varios años se otorgaron permisos transitorios para poder operar rutas a lo que se le llamó SITP Provisional. El desmonte de rutas del SITP Provisional culminó el 11 de diciembre 2021, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución 381 expedida el 13 de septiembre de 2019 por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, significando que Bogotá ya opera solamente con el modelo del SITP.

---

<sup>5</sup> Manual de Operaciones. TRANSMILENIO SA

En ese sentido, proponemos al concejo de Bogotá, un proyecto de acuerdo que busca establecer un programa distrital de oportunidades para los conductores del sistema integrado de transporte público de Bogotá, que permita promover su desarrollo humano desde lo intelectual, emocional, psicológico y físico, a través de acciones que aporten al mejoramiento de las condiciones de vida en materia de educación, vivienda, emprendimiento, recreación, cultura y deporte. Para ello se propone una serie de medidas que permita resignificar su trabajo como un servicio público esencial para los bogotanos como lo es la movilidad.

Esto sin excluir las obligaciones de bienestar social y de condiciones laborales que es de obligatorio cumplimiento por parte de los concesionarios. Este proyecto fue radicado en el periodo de sesiones del mes de noviembre cuyos ponentes fueron María Fernanda Rojas y Ati Quigua, esta versión recoge las sugerencias de estos ponentes.

## II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

Tratándose del servicio público de transporte masivo de pasajeros, la jurisprudencia ha señalado que, como en todos los demás sistemas de transporte, se encuentran comprometidos tanto derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios, como la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte.

En otras palabras, un conductor de transporte público no es una persona o un trabajador cualquiera, que solamente se dedica a mover un vehículo de un sitio a otro, sino que desarrolla una función social, influyendo en la dinámica económica de una ciudad. Es por eso que, desde nuestro punto de vista, es de vital importancia promover intervenciones estatales que coadyuven al fomento de uso de transporte público como una forma de desestimular el uso del vehículo particular.

De acuerdo con cifras de TRANSMILENIO S.A., el servicio de transporte público y masivo de pasajeros se divide en tres modalidades: *a- Troncal*, *b- Zonal* y *c- Alimentador*. Estos servicios son prestados por siete operadores a nivel troncal, nueve para el servicio de alimentación y doce para el servicio zonal para las rutas Urbanas, Complementarias y Especiales.

Para poder operar los vehículos del Sistema, todos los conductores deben estar vinculados al sistema y deben estar provistos de una Tarjeta de Conducción del Sistema Integrado de Transporte Público expedida por TRANSMILENIO S.A., que acredita su respectiva idoneidad y vinculación.

Los conductores que presten sus servicios a los concesionarios del SITP, deberán contar con vinculación laboral directa según las normas que regulan la materia. Es así que los Concesionarios de Operación son los responsables de la contratación y verificación de idoneidad de cada conductor contratado y es autónomo en sus procesos de selección.

De acuerdo a cifras internacionales, en Bogotá, una persona que se moviliza en la ciudad, pierde en los trancones un total de 94 horas de su tiempo (Dato año 2021). Un bus troncal se desplaza a velocidades promedio de 25 kms/hora, en el zonal la cifra baja a un promedio de 14 kms/hora. Esto afecta enormemente la capacidad física y emocional de los conductores de transporte público.

Uno de los más significativos avances con respecto al sistema del transporte colectivo, es que la jornada laboral de los conductores es acorde a los horarios establecidos por la ley, específicamente el artículo 165 del código sustantivo del trabajo. Otro avance fue la eliminación de la denominada “guerra del centavo” que ocasionaba largas jornadas de hasta 14 horas de los conductores afectando sus niveles de estrés, ansiedad y agotamiento físico y mental.

Aunque en Bogotá no existen datos oficiales sobre el bienestar físico, mental y emocional de los conductores del sistema integrado de transporte público, hay diversos estudios internacionales que revelan datos interesantes.<sup>6</sup>

Según informes realizados en otras ciudades del mundo, la accidentalidad está afectada por el estado de fatiga de los conductores. La accidentalidad, según reportes médicos, es causada por el cansancio y la somnolencia de conductores fatigados, que disminuyen los niveles de atención, concentración y pérdida de respuesta inmediata a situaciones que lo exigen.<sup>7</sup>

Otro factor que incide en el desempeño profesional de los conductores es el denominado “Síndrome de Burnout” que consiste en un estado de agotamiento mental, emocional y físico que se presenta como resultado de exigencias agobiantes, estrés crónico o insatisfacción laboral.

La dinámica laboral de un conductor de transporte público puede significar un alto riesgo que no tengan tiempo libre para desarrollarse personalmente o para brindar tiempo a sus familias, ocasionando que sus relaciones personales o familiares se vean afectadas y deterioradas por estas largas jornadas, incluso conllevando a situaciones de conflictos o violencias a nivel de su entorno cercano.

Citando a Jung (2015) se revela que: *“Todos los conductores habían experimentado casos de violencia verbal mientras conducían y en lo referente a la violencia física, el 42,2% de trabajadores, había vivido cierto tipo de violencia física durante el último año”*.<sup>8</sup>

Una de las mayores preocupaciones que surgen es la cantidad de renunciadas periódicas en este tipo de empleos, que a su vez redundan en fallas en la prestación del servicio y esto se traduce en la percepción ciudadana que se tiene sobre la calidad del servicio del sistema de transporte público de la ciudad, en la cual 1 de cada 2 ciudadanos manifiestan sentirse insatisfechos con el SITP.

Actualmente, los conductores solo reciben del distrito un programa de apoyo pero está enfocado en la capacitación en diversos temas, tanto para su ingreso (85 horas) como de actualización (40 horas), que se detallan a continuación:

---

<sup>6</sup> Ver: Osorio Jaramillo Lina María. Ansiedad y Factores Asociados En Conductores De Transporte Público: Revisión de alcance, 2009 –2019. Universidad del Rosario. Escuela de Medicina y Ciencias de la Salud. Trabajo de grado para obtener el título de Magister en Salud Ocupacional y Ambiental. (2019) Consultado:

<https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/20342/ART%C3%8DCULO%20LINA%20OSORIO%202019.pdf?sequence=1>

<sup>7</sup> Tomado de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v27n2/a12v27n2.pdf>

<sup>8</sup> Osorio, página 11. Citando a Jung, P. K., Won, J. U., Roh, J., Lee, J. H., Seok, H., Lee, W., & Yoon, J. H. (2015). Workplace Violence Experienced by Substitute (Daeri) Drivers and Its Relationship to Depression in Korea. *Journal of Korean medical science*, 30(12), 1748–1753. doi:10.3346/jkms.2015.30.12.1748



Curso de *capacitación* para ingreso de conductores

MODULO		INTENSIDAD		
		teórico	practico	total
1	<i>Relaciones humanas</i>	6	2	8
2	<i>Atención de Contingencias</i>	4	4	8
3	<i>Aspectos generales del sistema y visita al centro de control</i>	1	1	2
4	<i>Manual de Operaciones - SITP</i>	8	0	8
5	<i>Conocimiento del vehículo</i>	4	6	10
6	<i>Conducción de buses</i>	3	10	13
7	<i>Manejo Preventivo y Accidentalidad</i>	14	13	27
8	<i>Conducción para reducir emisiones contaminantes</i>	0	4	4
9	<i>Atención a la población vulnerable o en condición de discapacidad</i>	3	2	5
TOTAL		<b>43</b>	<b>42</b>	<b>85</b>

Fuente: Respuesta consultada en la Red interna del concejo proposición 095 de 2022

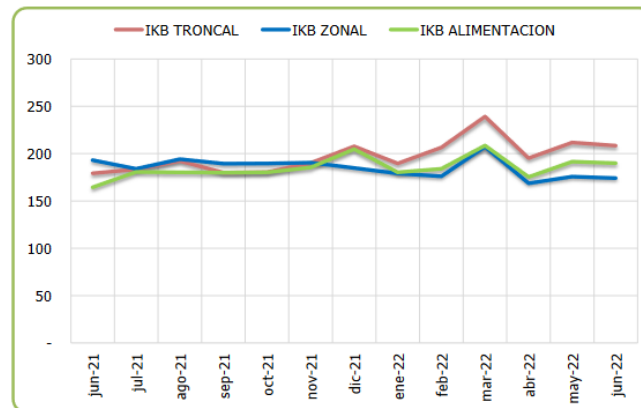
Curso de *actualización anual* para conductores

MODULO		INTENSIDAD		
		teórico	practico	total
1	<i>Relaciones humanas</i>	2	1	3
2	<i>Atención de Contingencias</i>	2	2	4
4	<i>Manual de Operaciones - SITP</i>	4	0	4
5	<i>Conocimiento del vehículo</i>	1	3	4
6	<i>Conducción de buses</i>	2	3	5
7	<i>Manejo Preventivo y Accidentalidad</i>	8	7	15
8	<i>Conducción para reducir emisiones contaminantes</i>	0	2	2
9	<i>Atención a la población vulnerable o en condición de discapacidad</i>	1	2	3
TOTAL		<b>20</b>	<b>20</b>	<b>40</b>

Fuente: Respuesta consultada en la Red interna del concejo proposición 095 de 2022

La realidad de Bogotá muestra que es una ciudad que por su condición física y por el diseño operacional del servicio de transporte público masivo de pasajeros hace que se potencien factores que afectan el bienestar físico, mental y anímico de los conductores de la ciudad. Por ejemplo, los conductores deben lidiar con el mal estado de la malla vial, lo cual dificulta su operación; adicional a ello, los que laboran en el componente zonal deben compartir su carril con otros vehículos, dificultando mucho más la labor que ejecutan.

Del mismo modo, la forma como se ha organizado la operación del sistema, ocasiona que deban desplazarse largos kilómetros en un solo trayecto que puede tardar entre 90 y 120 minutos, ya sea en rutas que van de las localidades de Suba, Usaquén, Engativá a Usme, San Cristóbal o Ciudad Bolívar y viceversa. Es así que el índice de kilómetros por vehículo y día, muestra un promedio superior de 200 kilómetros en el año 2022, ubicándose en 208 en el segundo trimestre del año, para el componente troncal.



Fuente: TMSA

Bogotá viene avanzando en una estrategia pionera a nivel Latinoamérica de ciudad cuidadora pensada desde un enfoque de género, esto teniendo en cuenta que muchas mujeres realizan el trabajo de cuidado no remunerado, con frecuencia, sacrificando su bienestar, oportunidades laborales y protección social.

Muy seguramente, muchas de estas mujeres pueden ser madres, esposas o hijas de conductores, que por sus largas jornadas deben dedicarse a estas labores, mientras sus hijos, esposos o padres pasan extenuantes horas al interior de un bus de transporte público.

#### **Universo de Conductores vinculados al SITP.**

De acuerdo con las cifras de Transmilenio con corte a junio de 2022, en el sistema existen alrededor de 5.051 conductores activos en el sistema troncal, 15.398 en el sistema zonal y 2.689 en el sistema de alimentador. Elevamos un derecho de petición a los diferentes operadores obteniendo el siguiente resultado.

<b>Operador</b>	<b>Conductores Vinculados</b>	<b>18-30</b>	<b>31-50</b>	<b>&gt;50</b>	<b>Bachiller</b>	<b>Técnico/ Tecnólogo</b>	<b>Primaria</b>
CONSORCIO EXPRESS	4.640	684	2.554	1.402	2.972	256	1.380
MASIVO CAPITAL	2.631	244	1.440	631			
ETIB SAS BOSA	2.812	413	1.807	584	2.181	37	586
GMOVIL	1.702	422	965	315			
SUMA	1.568	404	832	332			
BOGOTÁ MOVIL	992	66	794	131	899	53	
CAPITAL BUS	565	22	426	117	565		
SOMOS BOGOTA USME	527	49	354	124			
MUEVE Fontibón IV	338	83	214	41	197	82	59
E-SOMOS FONTIBON	280	71	189	20	232	31	15

E-SOMOS ALIMENTACION SAS	274	48	165	61	242	13	4
SI18 SUBA SAS	222	4	142	76	191	30	-
GRAN AMERICAS FONTIBON 1	216	22	139	55	162	35	17

Fuente: Respuesta de los operadores concesionarios del SITP, celdas en blanco corresponde a datos no suministrados.

Como se observa el mayor universo de las personas vinculadas oscila entre los 31 y 50 años, seguido del grupo de 18 a 30 años. Igualmente, la mayoría de conductores han culminado su bachillerato.

Frente al tema salarial, el promedio de remuneración mensual oscila entre el \$1.100.000 a \$3.000.000, dependiendo de la tipología de bus y de los turnos que se laboran. Igualmente los conductores operan en varios tipos de turnos entre normales, flexibles y simple, que pueden ser corridos o partidos.

Adicional a ello, hemos evidenciado que los conductores en la prestación del servicio público de transporte, pueden también ser sujetos de situaciones de orden público, hurto y lesiones personales. Entre las situaciones más recordadas durante la protesta social, hechos que nunca deben volver a ocurrir en la ciudad, encontramos:

- 23 de noviembre de 2019- En el sector de Meissen, unas 100 personas se llevaron el vehículo del SITP. Noticia publicada por El Tiempo.
- 11 de septiembre de 2020- En la avenida ciudad de Cali con calle 143, hicieron bajar a los pasajeros y el conductor del bus y fue robado, terminando con el fallecimiento de una mujer atropellada. Noticia publicada por El Tiempo.
- 9 de agosto de 2021- Encapuchados prendieron en llamas un bus nuevo del SITP en Suba Rincón. Noticia publicada por El Tiempo.

### 3. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

La Constitución Política de Colombia señala en su artículo 24, que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional.

En la **Ley 105 de 1993** se definió el servicio público de transporte como: *“una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”*

Es así que diversas sentencias de la Corte Constitucional ha señalado que: *“La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano con base en los siguiente principios: i) desestimular la utilización superflua del automóvil particular, ii) mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial mediante la regulación del tráfico y iii) promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.”*

La **Ley 336 de 1996**, adopta el Estatuto Nacional de Transporte, unifica los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional. En su artículo 5 reconoce que el servicio público de transporte es esencial y responde a salvaguardar el interés general.

La **Ley 1383 de 2010**, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”, que modificó la norma en materia de licencia de conducción.

Adicional a ello, el **Decreto 1079 de 2015**, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.”

*“ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2. Conductores. Las empresas operadoras serán las encargadas de contratar directamente al personal de conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establezcan en las normas laborales vigentes. Las empresas operadoras en el proceso de implementación de los SETP, deberán dar preferencia a los conductores que a la fecha trabajen en las rutas de transporte colectivo, siempre y cuando reúnan los requisitos que las autoridades municipales correspondientes determinen.”*

**Competencia del Concejo.** Es competencia del Concejo de Bogotá, D.C. para la aprobación de esta iniciativa lo dictado en el Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia; el numeral 4 establece:

“Art. 313. Corresponde a los Concejos: 4. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

Adicionalmente, el Decreto- Ley 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”. En su artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: ...

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

Ya el Concejo en el año 2018, expidió diferentes normas que promueve una serie de estímulos a diferentes grupos específicos de poblaciones, como lo fue el **Acuerdo 700 de 2018**, “Por medio del cual se implementa un programa de apoyo al personal uniformado de la fuerza pública adscrita a Bogotá”, se crea la orden civil al mérito “héroes del distrito” y se establece el día 19 de febrero como día distrital de la convivencia ciudadana”.

Igualmente, el **Acuerdo 273 de 2007** “Por medio del cual se establecen estímulos para promover la calidad de la educación en los colegios oficiales del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

**Impacto Fiscal.** Este proyecto no genera impacto fiscal, teniendo en cuenta que puede ser atendido con los recursos proyectados de las entidades competentes.

Cordialmente, Honorables Concejales Bancada Cambio Radical.

**ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA**

Concejal de Bogotá

**LUCIA BASTIDAS UBATE**

Concejal de Bogotá

**SAMUEL BENJAMÍN ARRIETA BUELVAS**

Concejal de Bogotá D.C.

**CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS**

Concejal de Bogotá D.C.

**JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO**

Concejal de Bogotá D.C.

**PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA**

Concejal de Bogotá D.C.

*Proyectó: Camilo Torres C –Asesor*

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 254 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN PROGRAMA DISTRITAL DE OPORTUNIDADES PARA LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.”**

El Concejo de Bogotá, Distrito Capital,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el Numeral 1º del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

**Artículo 1. Objeto.** Crease el Programa Distrital de Oportunidades para los Conductores del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP en Bogotá D.C., con el propósito de promover su desarrollo humano desde lo intelectual, emocional, psicológico y físico, a través de acciones que aporten al mejoramiento de las condiciones de vida en materia de educación, vivienda, turismo, cultura, recreación y deporte.

**Artículo 2. Definición.** El Programa Distrital de Oportunidades consiste en un portafolio de oferta social, académica y recreativa de ámbito distrital dirigido a los conductores Sistema Integrado de Transporte Público-SITP y su núcleo familiar, oportunidades orientadas a promover el desarrollo humano de los beneficiados. Entiéndase como núcleo familiar las personas que tengan vínculo en primer grado de consanguinidad y de afinidad.

**Artículo 3. Líneas estratégicas.** El Programa Distrital de Oportunidades para los Conductores del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP en Bogotá D.C., podrá tener los siguientes componentes.

- a) *Oportunidades para la apropiación de conocimiento:* La Secretaría Distrital de Educación fomentará acciones para facilitar prioritariamente el acceso a programas educativos formales y no formales de los conductores y su núcleo familiar, en cada uno de los niveles de primaria, secundaria y educación superior.
- b) *Oportunidades para la formación como conductores.* La Secretaría Distrital de Educación coordinará con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, las instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano y/o el Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA, la puesta en marcha de programas específicos que apunten a su formación y capacitación, a través de modelos pedagógicos flexibles.
- c) *Oportunidades para el esparcimiento cultural:* La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y sus entidades adscritas, impulsarán la oferta de actividades culturales y aquellas que respondan a las necesidades de desarrollo artístico de los conductores y su núcleo familiar.

- d) *Oportunidades para la recreación y deporte:* El Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD, promoverá una oferta de aprovechamiento del tiempo libre, facilitando prioritariamente la asignación y goce de los escenarios deportivos y espacios recreativos, sin costo alguno para los conductores y su núcleo familiar para la realización de práctica libre y las demás actividades que promueva el Distrito. Del mismo modo, fomentará la asistencia a los espectáculos deportivos que se realicen en el Distrito.
- e) *Oportunidades habitacionales:* La Secretaría Distrital de Hábitat en la ruta de acceso a la vivienda, diseñará herramientas comunicativas y procedimientos dirigidos a los conductores para que puedan ser partícipes de los programas de promoción y acceso a soluciones habitacionales ofrecidos por el Gobierno Nacional y Distrital.
- f) *Oportunidades para el turismo.* El Instituto Distrital de Turismo promocionará una oferta de actividades turísticas distritales, que permita a los conductores y su núcleo familiar, aprovechar los productos turísticos que ofrece el distrito capital.

**Artículo 4. Reconocimiento:** TRANSMILENIO S.A. en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad y los concesionarios operadores del SITP, implementarán un reconocimiento dirigido a los conductores que resalten en sus buenas prácticas del trabajo y prestación del servicio en cuanto a cultura ciudadana, el buen trato, el respeto de las normas de tránsito y la seguridad vial con los diferentes actores. Este reconocimiento se entregará anualmente en el marco de la celebración del día del conductor.

**Artículo 5. Responsables.** Las entidades responsables de implementar el Programa Distrital de Oportunidades, diseñarán y programarán anualmente las acciones pertinentes que permitan cumplir el objeto del presente acuerdo, de conformidad con la reglamentación que se expida para la materia.

**Parágrafo:** Anualmente la administración distrital a través de la empresa TRANSMILENIO S.A., implementará trimestralmente, una feria de servicios para la divulgación de las estrategias del Programa Distrital de Oportunidades.

**Artículo 6. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLESE

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 255 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL OFICIO DE LOS LIMPIAVIDRIOS Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El presente proyecto de Acuerdo pretende identificar la actividad de los “limpiavidrios” a través de la creación de un plan, liderado por la Secretaría Distrital de Integración Social, el cual contemple programas y proyectos para la formalización de las personas que se dedican a limpiavidrios por medio de la ejecución de políticas de censo, carnetización y distribución socio-espacial en la ciudad de Bogotá. En pocas palabras, el objetivo del proyecto es encaminar a la dignificación esta labor, además de, disminución de la estigmatización hacia este grupo de la población.

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

Los limpiavidrios son un fenómeno social producto de la desigualdad, la pobreza y en muchos casos la informalidad. Este fenómeno se ha venido replicando en cada una de las principales ciudades de Colombia, y en especial, de la capital del país. Y desafortunadamente se ha venido viciando por la práctica de conductas delictivas, relacionadas principalmente con el hurto (rompe vidrios), el trabajo infantil y el microtráfico. Además de esto, esta práctica se ha disparado como consecuencia de la llegada de miles de migrantes, los cuales recurren a este oficio como una forma de generar ingresos, y muchas veces, se ven inmersos o relacionados con actos delictivos.

El pasado 7 de enero del año 2022, a través de diferentes medios de comunicación y redes sociales se dio a conocer el video de un hombre que realizó dos disparos a un limpiavidrios, que previamente lo había amenazado con un cuchillo en la avenida Villavicencio en la ciudad de Bogotá. En medio de los hechos, se encontraban presentes algunos ciudadanos que estaban transitando o presenciando este acto de intolerancia, no obstante, ninguna persona resultó herida (EL TIEMPO, 2022). Vale mencionar que, la difusión de estos hechos generan automáticamente malestar por parte de la población civil hacia este grupo de la población, y definitivamente, exacerba el rechazo de sus actividades en las calles y semáforos de la ciudad.

No obstante, aunque no exista un censo del número total de personas que se dedican al oficio de los limpiavidrios en Bogotá, es de conocimiento general la cantidad de personas, e inclusive familias, que realizan este oficio en algún punto estratégico de la ciudad de Bogotá. Existen casos como el



de Blanca Isabel Gómez, que comenzó a trabajar en la calle 127 en compañía de su esposo, hijos y posteriormente otros jóvenes que tenían la necesidad de trabajar, además de esto, una de las formas que caracteriza a la familia de Blanca es su uniforme, compuesto de una camisa roja, que en la parte trasera trae un mensaje: “estoy para servirle” (Caracol Radio, 2019). “Nosotros estamos para servirles nunca para agredirlos, cualquier rompedridos que veamos o malvado que venga acá a quererles quitar sus pertenencias nosotros estamos con la Policía para servirles y ayudarlos, acá hay gente que vive tan agradecida con nosotros que incluso nos han regalado mercados y ellos saben que nosotros estamos para ayudarlos”, manifestó María Isabel Gómez.

Como se evidenció anteriormente, la buena disposición y organización por parte un grupo de personas que se dedican a este oficio podría contribuir significativamente al proceso de formalización y aceptación de los limpiavidrios dentro de la población civil. Es clave entender que, sin una debida recolección, manejo e interpretación de datos, es imposible generar una política efectiva por parte de las entidades de orden Distrital, en especial a la Secretaría Distrital de Integración Social, a la problemática de los limpiavidrios en el territorio.

Ahora bien, la llegada al territorio colombiano de migrantes venezolanos que huyeron por la crisis económica, política y social que estaba sufriendo su país incrementó la brecha de desigualdad social que se vive actualmente y desde hace décadas en el territorio. Según Migración Colombia, para el 31 de diciembre de 2020, un millón setecientos veintinueve mil quinientos treinta y siete venezolanos se encontrarían en territorio colombiano, de las cuales Bogotá, Barraquilla, Cúcuta, Medellín, y Cali albergarían la mayor cantidad de venezolanos (Migración Colombia, 2021).

De acuerdo con el Director General de Migración Colombia, a inicios del año 2020 se evidenció un crecimiento mensual del 1% en el número de ingresos al país; sin embargo, esa cifra empezó a disminuir cuando se realizó la declaratoria de emergencia sanitaria por el Gobierno Nacional en marzo del año 2020, debido al retorno voluntario de miles de venezolanos a su país natal (Migración Colombia, 2021). Así pues, como consecuencia de la masiva llegada de migrantes venezolanos al país, estableciéndose la mayoría de veces en condiciones precarias, en un contexto ya de violencia, pobreza, desigualdad social, entre otras necesidades se puede observar que entre las principales carencias que viven se encuentra la seguridad alimentaria, trabajo, alojamiento, otras y salud (Galindo, 2021).

*Principales necesidades* en la actualidad de la población migrante venezolana.

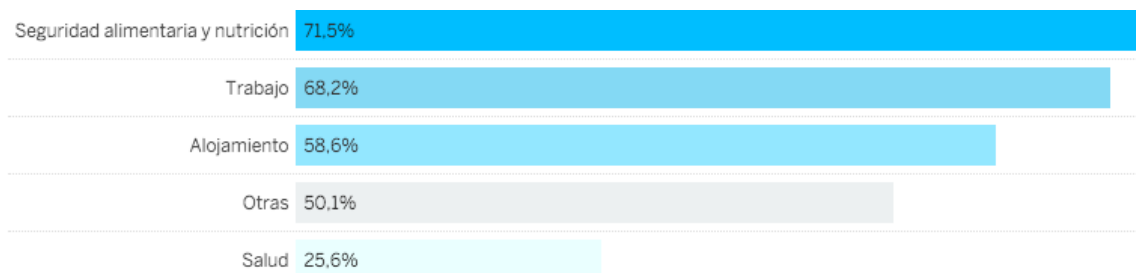


Imagen tomada de: El País.

Profundizando la brecha de trabajo que vive la población venezolana, cabe recalcar que, esta población a finales del año 2019 sufría el doble de desempleo e informalidad y el triple de adolescentes jóvenes (12-15 años) trabajaban (Galindo, 2021).

Situación laboral de la población de origen venezolano en Colombia, 2020.



	 VE	 CO	Diferencia
Activa	50,5%	51,4%	-0,9
Ocupada	55,6%	57,7%	-2,1
Desempleada	16,8%	9,5%	7,3
Informalidad	97,0%	46,5%	50,5
12-15 años trabajando	16,8%	5,9%	10,9
15-17 años trabajando	27,9%	16,7%	11,2

Imagen tomada de: El País.

### 3. MARCO LEGAL

#### Del nivel Constitucional

**ARTICULO 2°.** 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.

**ARTICULO 5°.** El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

**ARTICULO 26.** Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

**ARTICULO 44.** Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos.

Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.

## **Del nivel Distrital**

### **DECRETO 607 DE 2007**

**Artículo 1º. Objeto.** La secretaría distrital de integración social, tiene por objeto orientar y liderar la formulación y el desarrollo de políticas de promoción, prevención, protección, restablecimiento y garantía de los derechos de los distintos grupos poblacionales, familias y comunidades, con especial énfasis en la prestación de servicios sociales básicos para quienes enfrentan una mayor situación de pobreza y vulnerabilidad. Así como, prestar servicios sociales básicos de atención a aquellos grupos poblacionales que además de sus condiciones de pobreza se encuentran en riesgo social, vulneración manifiesta o en situación de exclusión social.

**Artículo 2°. Funciones.** La Secretaría Distrital de Integración Social, tendrá las siguientes funciones básicas:

- a) Formular, orientar y desarrollar políticas sociales, en coordinación con otros sectores, organismos o entidades, para los distintos grupos poblacionales, familias y comunidades, en especial de aquellos en mayor situación de pobreza y vulnerabilidad y promover estrategias que permitan el desarrollo de sus capacidades.
- b) Dirigir la ejecución de planes, programas y proyectos de restablecimiento, prevención, protección y promoción de derechos de las personas, familias y comunidades, en especial aquellas de mayor situación de pobreza y vulnerabilidad.
- c) Establecer objetivos y estrategias de corto, mediano y largo plazo, para asegurar la prestación de servicios básicos de bienestar social y familiar a la población objeto.
- d) Desarrollar políticas y programas para la rehabilitación de las poblaciones vulnerables en especial habitantes de la calle y su inclusión a la vida productiva de la ciudad.
- e) Ejercer las funciones de certificación, registro y control asignadas al Departamento Administrativo Bienestar Social en las disposiciones vigentes y las que le sean asignadas en virtud de normas nacionales o distritales.

#### **DECRETO 445 DE 2014**

**ARTÍCULO 1°.-** Modificado por el art. 1, Decreto Distrital 587 de 2017. Modificar el artículo 3° del Decreto 607, el cual quedará así:

**“Artículo 3°. Estructura Interna.** Para el desarrollo de su objeto, la Secretaría Distrital de Integración Social tendrá la siguiente estructura interna:

#### SECRETARÍA DE INTEGRACIÓN SOCIAL

1. Despacho del Secretario
  - 1.1. Oficina Asesora Jurídica
  - 1.2. Oficina Asesora de Comunicaciones
  - 1.3. Oficina de Control Interno
  - 1.4. Oficina de Asuntos Disciplinarios

#### SUBSECRETARÍA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL

#### DIRECCIÓN DE GESTIÓN CORPORATIVA

3.1. Subdirección de Contratación

3.2. Subdirección Administrativa y Financiera

3.3. Subdirección de Plantas Físicas

3.4. Subdirección de Gestión y Desarrollo del Talento Humano

#### DIRECCIÓN DE ANÁLISIS Y DISEÑO ESTRATÉGICO

4.1. Subdirección de Diseño, Evaluación y Sistematización

4.2. Subdirección de Investigación e Información

#### DIRECCIÓN TERRITORIAL

5.1. Subdirección de Gestión Integral Local

5.2. Subdirección para la Identificación, Caracterización e Integración

5.3. Subdirecciones Locales para la Integración Social

5.4. Subdirección para Asuntos LGBT

#### DIRECCIÓN POBLACIONAL

6.1. Subdirección para la Infancia

6.2. Subdirección para la Juventud

6.3. Subdirección para la Adulthood.

6.4. Subdirección para la Vejez

6.5. Subdirección para la Familia”

#### **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:

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

(...)

8. Determinar la estructura general de la Administración Central, las funciones básicas de sus entidades y adoptar las escalas de remuneración de las distintas categorías de empleos.

(...)

16. Dividir el territorio del Distrito en localidades, asignarles competencias y asegurar su funcionamiento y recursos.

**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 base en lo descrito anteriormente, es de vital importancia entender el papel de la Secretaría Distrital de Integración Social como la entidad líder en el proceso de disminución de las brechas sociales y laborales de las personas que se dedican este oficio. En conclusión, es importante entender la población inmersa en el proceso de formalización y los diferentes retos que implica realizar esta propuesta; no obstante, este proyecto de Acuerdo es una excelente iniciativa que apoya a los limpiavidrios y su papel dentro de la sociedad, permitiéndoles ser incluidos dentro de los planes de la ciudad capital y no excluidos como se ha hecho anteriormente.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 255 DE 2023****PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA FORMALIZACIÓN DEL OFICIO DE LOS LIMPIAVIDRIOS Y SE ESTABLECEN 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:** Establecer medidas para la formalización y dignificación de las personas que se dedican al oficio de limpiavidrios en la ciudad de Bogotá.

**ARTÍCULO 2. Objetivo.** Consolidar la política de censo, carnetización y distribución socio-espacial de los limpiavidrios en la ciudad de Bogotá.

**ARTÍCULO 3. Lineamientos.** Crear el plan y/o política de manejo y formalización de la población que se dedica al oficio de limpiavidrios en la ciudad de Bogotá. Las acciones a realizar son las siguientes:

- a. Crear el Registro Distrital de Limpiavidrios en la ciudad de Bogotá.
- b. Proceso de carnetización a las personas que ejercen este oficio en la ciudad de Bogotá, incluidos personas de nacionalidad extranjera.
- c. Realizar el proceso de distribución socio-espacial en la ciudad de Bogotá.
- d. Entre otras acciones o disposiciones que el contexto vaya requiriendo con base en las condiciones espacio-temporales.

**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

EL TIEMPO. (7 de Enero de 2022). Un hombre le disparó a un limpiavidrios que lo amenazó con un cuchillo . *EL TIEMPO*.

Caracol Radio. (15 de Julio de 2019). *Caracol Radio*. Obtenido de El grupo de limpiavidrios que pide no ser confundido con rompevidrios: [https://caracol.com.co/emisora/2019/07/15/bogota/1563206305\\_654357.html](https://caracol.com.co/emisora/2019/07/15/bogota/1563206305_654357.html)

Migración Colombia. (29 de Enero de 2021). *Migración Colombia*. Obtenido de COLOMBIA TERMINA EL 2020 CON UN 2.35% MENOS DE MIGRANTES VENEZOLANOS EN SU TERRITORIO: <https://www.migracioncolombia.gov.co/noticias/colombia-termina-el-2020-con-un-2-35-menos-de-migrantes-venezolanos-en-su-territorio>

Galindo, J. (21 de Marzo de 2021). *EL PAÍS*. Obtenido de igrantes venezolanos en Colombia: los datos que la xenofobia no cuenta: [https://elpais.com/internacional/2021-03-21/migrantes-venezolanos-en-colombia-los-datos-que-la-xenofobia-no-cuenta.html#:~:text=Seg%C3%BAn%20datos%20oficiales%2C%20la%20comunidad,12%2D15%20a%C3%B1os\)%20trabajaban.&text=Claudia%20L%C3%B3pez%20misma%20admit](https://elpais.com/internacional/2021-03-21/migrantes-venezolanos-en-colombia-los-datos-que-la-xenofobia-no-cuenta.html#:~:text=Seg%C3%BAn%20datos%20oficiales%2C%20la%20comunidad,12%2D15%20a%C3%B1os)%20trabajaban.&text=Claudia%20L%C3%B3pez%20misma%20admit)



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 256 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos con el fin de mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., quienes sean víctimas de los delitos de hurto, lesiones personales, injuria por vía de hecho y accidentes al interior de los buses, estaciones y portales.

Con estas medidas se espera mejorar la confianza entre los usuarios y el sistema de transporte público de la ciudad, así como elevar los niveles de satisfacción dentro del mismo, cumpliendo con la obligación de prestar un servicio de alta calidad y que se garantice el cumplimiento de los derechos de los usuarios.

#### **2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA.**

El proyecto de acuerdo ha sido presentado en el concejo de Bogotá así:

**PA 413 de 2020:** “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Archivado

**PA 044 de 2021:** “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Sorteado- Retirado.

**PA 110 de 2021:** “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Archivado.

**PA 225 de 2021:** “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Sorteado- Ponencias positivas de los Honorables Concejales Pedro Julián López y Fabián puentes, en esta oportunidad también se reciben comentarios de la administración los cuales hemos tenido en cuenta en este nuevo proyecto.

**347 de 2021** “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Archivado

**468 de 2021** “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

**Sorteado:** Ponentes HC Julián Espinosa Ortiz, HC Nelson Enrique Cubides, ponencias positivas, posteriormente Archivado

### **3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

Los lineamientos y acciones que pretende implementar el presente Proyecto de Acuerdo, surgen por las siguientes razones:

#### **3.1 Atención al usuario de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A.**

Diferentes encuestas han evidenciado que el nivel de desconocimiento de la ciudadanía frente al sistema es uno de las principales causas de la insatisfacción por parte de los usuarios, dicha situación obedece a la falta de implementación de canales apropiados de comunicación, con el fin de dar a conocer los derechos y deberes, información de las rutas así como sus frecuencias, cobertura, horarios, de los diferentes componentes del sistema, campañas de sensibilización, acompañamiento a usuarios que son víctimas de conductas punibles y accidentes

### 3.1.1 Concepto de Atención al Usuario

El servicio de atención al usuario ha tomado relevancia en el sector privado, pues han evidenciado que cuando un cliente recibe atención de manera satisfactoria y eficiente se traduce en una fidelización de este. Como lo señala el módulo virtual No. 2 de la Universidad Manuela Beltrán ( Universidad Manuela Bltran, sf) , que trata del servicio al cliente, la cual nos trae las siguientes definiciones que resultan relevantes al momento de abordar el presente Proyecto de Acuerdo.

“Es necesario diferenciar entre el producto por el cual paga el cliente y el servicio que rodea a ese producto. El servicio al cliente es todo esfuerzo encaminado a atender al cliente y a resolver sus inquietudes, sugerencias, dudas o reclamos. Es decir, el servicio al cliente en todo momento de contacto entre el cliente y la empresa”

(...)

“Si queremos hablar de un "Servicio al cliente de calidad" estos dos conceptos: “atención y servicio”, deben formar una relación indisoluble que los vuelve uno solo. Para brindar excelente atención es necesario que, quienes entren en contacto con el cliente, pongan en práctica una serie de habilidades personales basadas en la comunicación, la empatía y el asertividad. Y para complementarlo con un excelente servicio, es indispensable una visión sistémica de la organización y del servicio como tal.” (Cursiva y subrayado nuestro)

Por lo anterior, es importante que la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., implemente acciones pertinentes orientadas a alcanzar estándares mínimos en la prestación del servicio con el fin de lograr una mayor conexión entre los usuarios y la empresa.

Un Usuario que reciba atención con un trato oportuno y en el marco del respeto en cumplimiento a los derechos que señala el manual del usuario, que cito a continuación garantizara una mayor fidelización.

#### **A. Derechos de los Usuarios de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.**

- a. A hacer uso del servicio en condiciones de igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana.
- b. A la protección y respeto de sus derechos fundamentales en relación con el uso del Sistema y por ende de los Derechos Humanos que en concordancia estén relacionados.
- c. para informar de los derechos y deberes que les otorga el presente Manual.
- d. A solicitar y recibir información para la defensa de sus derechos individuales y colectivos con relación a la prestación del servicio de transporte.
- e. A viajar en el Sistema con derecho a transbordo, una vez se haya validado el medio de pago en los mecanismos de control de ingreso al Sistema en portales y estaciones. Los valores de los transbordos son determinados por la autoridad distrital.
- f. A recibir un trato amable, respetuoso y adecuado por parte del personal que trabaja en el Sistema.
- g. A hacer uso de las sillas preferenciales siempre y cuando sea adulto mayor, mujer embarazada, persona en condición de discapacidad o persona menor de 10 años de edad o persona con menor en brazos.
- h. A gozar de los beneficios o subvenciones que por ley le corresponda, acreditando dicha calidad de conformidad con lo dispuesto en la ley en el presente Manual.
- i. A ejercer control ciudadano sobre la prestación del servicio.
- j. A denunciar situaciones de abuso o acoso sexual que se puedan presentar dentro del Sistema.
- k. A elevar preguntas, quejas, reclamos, sugerencias, felicitaciones o consultas en general a través del Sistema Distrital de Quejas, Reclamos y Sugerencias –SDQS “Bogotá Te Escucha”, de conformidad con el procedimiento establecido para ello.
- l. A que sus preguntas, quejas, reclamos y/o sugerencias sean atendidas y resueltas oportunamente conforme a lo previsto en la reglamentación vigente.
- m. A recibir información pertinente, completa y veraz relacionada con el Sistema.
- n. A participar en el diseño e implementación de iniciativas que promuevan la cultura ciudadana en el Sistema.
- o. A la protección de sus datos personales, conforme a la legislación de Habeas Data.

- p. A que los demás usuarios y agentes del Sistema respeten sus derechos.  
(Transmilenio S.A, 2020)

Los derechos de los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., se han visto vulnerados en diferentes ocasiones, a pesar que la empresa cuenta con una defensoría del ciudadano, la misma ha sido poco visible para los mismos. Cifras reportadas por esta dependencia demuestran que solo para el segundo semestre del 2019 han atendido 282 llamadas telefónicas, 329 PQRS, 11 atenciones y recorridos, y 174 orientaciones a usuarios en accidentes (Transmilenio SA, 2019).

Estas cifras no son nada alentadoras a la realidad, Transmilenio movilizaba diariamente alrededor de dos millones y medio de personas en la capital del país. (Antes de pandemia) De esas, en el periodo comprendido entre el 1º de enero de 2019 y enero y febrero de 2020, 1.970 sufrieron alguna lesión, donde 79,32% ocurrió al interior de los buses y el 20.66% en las estaciones y portales del sistema. Igualmente, 38 personas perdieron la vida estos accidentes y emergencias en el mismo periodo. (Fuente: Transmilenio S.A. – GestSAE 2019-febrero 2020).

Como podemos evidenciar en la siguiente gráfica, los portales del sistema a pesar de contar con enfermerías para atención inmediata a usuarios que lo requieran carecen de capacidad y horario de cobertura. Y situación más gravosa enfrentan los usuarios de las estaciones de alta demanda. Pues no cuentan con una enfermería, medios tecnológicos o personal capacitado para la atención de los accidentes.

ESTACIONES O PORTALES CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES	
ESTACION O PORTAL	PORCENTAJE
RICOURTE	4%
AVENIDA JIMÉNEZ	3%
PORTAL NORTE	3%
PORTAL AMÉRICAS	3%
SAN MATEO	3%
PORTAL SUR	3%
PORTAL 80	3%
PORTAL TUNAL	3%
BANDERAS	2%
CALLE 40 SUR	2%
PORTAL SUBA	2%
PORTAL EL DORADO	2%
CALLE 76	2%
PORTAL USME	2%
AVENIDA CHILE	1%
COMUNEROS	1%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. – GestSAE 2019 - Febrero de 2020

Otra problemática que enfrentan los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A. es la inseguridad al interior de los portales, estaciones y buses. Donde el delito que más se comete es el de hurto a celulares. Por consiguiente, con el presente proyecto de acuerdo buscamos abordarlo y brindarles a los usuarios garantías, acompañamiento y resarcir los daños causados por presuntas omisiones en la garantía de sus derechos como usuarios.

### **3.2 SEGURIDAD AL INTERIOR DE LOS PORTALES, ESTACIONES Y BUSES DE LA EMPRESA DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO.**

#### **3.2.1 Concepto Amplio de Seguridad**

De acuerdo con la resolución 66/290 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, *“la seguridad humana es un enfoque que ayuda a los Estados Miembros a determinar y superar las dificultades generalizadas e intersectoriales que afectan a la supervivencia, los medios de subsistencia y la dignidad de sus ciudadanos. En la resolución se exigen respuestas centradas en las personas, exhaustivas, adaptadas a cada contexto y orientadas a la prevención que refuercen la protección y el empoderamiento de todas las personas”* (Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Humana, s.f.)

#### **3.2.2 Cifras de Inseguridad en Transmilenio**

Según información de la policía nacional durante los meses de enero y febrero del 2020, se registraron 1.566 hurtos a personas en alimentadores y buses de Transmilenio, 783 hurtos promedio mensual.

De los cuales:

- 237 se realizaron con arma blanca/ cortopunzante.
- 21 con arma de fuego
- 13 con arma contundente
- 4 con uso de escopolamina
- 3 no reportan arma

- 1288 sin empleo de armas.

En el año 2019 del 01 de enero al 30 de junio se registró la siguiente información:

- Total hurtos a personas en alimentadores y buses de Transmilenio: 5769.
- 1211 hurtos con arma blanca/ cortopunzante
- 76 con arma de fuego
- 19 contundentes
- 6 con escopolamina
- 4468 sin empleo de armas

Del 01 de Julio a 31 de diciembre de 2019 se registra la siguiente información:

- Total hurtos a personas en alimentadores y buses de Transmilenio: 5729.
- 875 hurtos con arma blanca/ cortopunzante
- 64 con arma de fuego
- 21 contundentes
- 5 con escopolamina
- 4753 sin empleo de armas.

### **3.3.3 Percepción de Inseguridad en Transmilenio**

Según la encuesta de convivencia y seguridad ciudadana (2019), para el total nacional, a la pregunta sobre si las personas de 15 años y más se sienten seguras o inseguras en diferentes lugares públicos, se observó que la vía pública es el lugar en el que más personas manifestaron sentirse inseguras con 48,0%, seguido por el transporte público (incluyendo paraderos y estaciones) con 42,9%. (DANE, 2018)

## **3.4 VULNERACION DE LOS DERECHOS DE LAS USUARIAS Y USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.**

### **3.4.1. Situación de las usuarias al interior de los portales, estaciones, y buses de la empresa de Transporte de Tercer Milenio – Transmilenio S.A.**

La situación de las mujeres al interior del sistema es preocupante, las noticias reseñan diversos delitos que atentan contra la libertad sexual, dignidad humana, libre desarrollo de la personalidad, acoso sexual e injuria por vía de hecho, Este último uno de los delitos que más se comete.

La Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia reconoce que el delito de injuria por vías de hecho ha sido poco analizado por sus magistrados, dada su muy ocasional ocurrencia. La descripción de este delito en el Código Penal colombiano se remite de manera genérica al agravio. Es claro, eso sí, anota la Corte, que los casos que comportan matices sexuales o mejor, que involucran a través de este medio la injuria, no pueden desbordar el simple tocamiento o caricia fugaz o imprevista, so pena de que, ya superados estos límites, la conducta derive hacia otros tipos penales, dada la mayor envergadura del bien jurídico afectado.

Ahora bien, en Bogotá, de cada 100 mujeres que usan Transmilenio, 37 han reportado un contacto sexual indeseado. Y esto, en últimas, ha derivado en comportamientos que las ponen a la defensiva: evitan transportarse en este en ciertos momentos del día, viajan en grupos o buscan otras opciones de transporte, según un estudio de la Universidad de Carolina del Norte (EE. UU.) (El Tiempo, 2019) En el Foro Económico Mundial del 2016 la Fundación Thomson Reuters concluyó que: “el Sistema de Transporte Público de Bogotá es el medio de transporte más inseguro en el mundo para las mujeres”. Según Thomson Reuters: Bogotá ocupa el primer lugar entre las capitales del mundo con transporte más inseguro para las mujeres, seguida de ciudades más densas como México D.F, Lima y Nueva Delhi.

En Bogotá 6.650 mujeres fueron encuestadas y se evidenció que más del 60% de ellas se sienten inseguras en el transporte de la capital.

#### Percepción de inseguridad global

1. Bogotá
2. México
3. Lima
4. Nueva Delhi



## 5. Yakarta

Otras conclusiones relevantes:

- Según la Policía Metropolitana de Bogotá: Seis mujeres al día sufren acoso sexual en el sistema de transporte público, sin contar las que no denuncian.
- Según estudio de la Universidad Central: En el sistema de transporte público de Bogotá, 11 mujeres son hurtadas al día y cada tres días una mujer resulta lesionada por resistirse a un hurto.
- Según estudio de la Universidad Central, en el transporte público de Bogotá: 6 mujeres al día reportan algún tipo de acoso, tocamiento indebido palabras o demás, sin contar los casos que no son denunciados.
- Según la Corte Suprema de Justicia en su sentencia SP107-2018: «el delito dada su muy ocasional ocurrencia». Lo cual ocurre por falta de denuncias.

### 3.4.2 Testimonios de Usuaris Víctimas de estas Conductas.

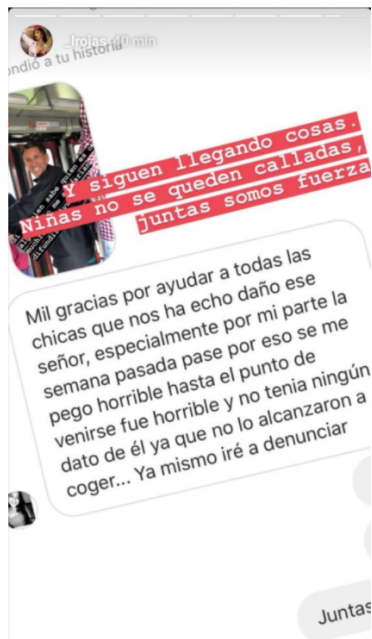
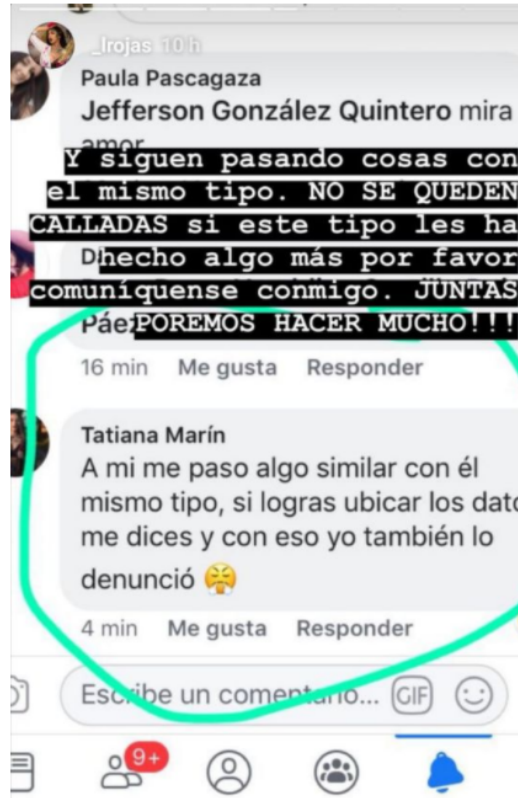
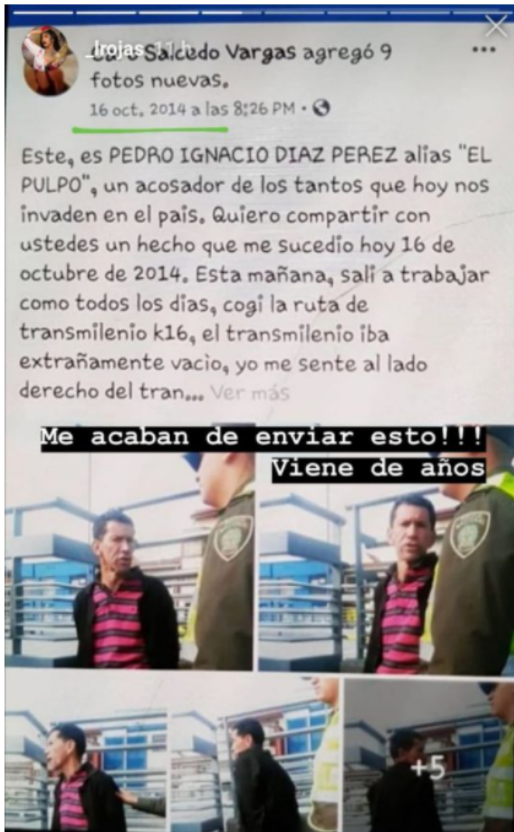
Una nota ciudadana publicada el portal de noticias Las 2 Orillas, titulada “El infierno de acoso y manoseo que viven las mujeres en Transmilenio” expuso las graves situaciones que han tenido que sufrir las mujeres al interior del sistema (Las 2 Orillas, 2019).

“Recuerdo que cuando empecé a utilizar Transmilenio normalicé muchas veces la forma en la que muchos hombres me miraban. Creo que para mí era normal el silencio y ser observada como un objeto de deseo para los hombres. Era como si mi cuerpo estuviese en función de otros y no mía. No era raro tampoco, siempre mi cuerpo era un lugar de cambio para mi familia, mis amigos, mi pareja. Jamás para mí. Y decir esto no es fácil, ahora imagínense descubrirlo: es 10 mil veces peor. Tomé un complementario que me llevaba a la estación de la 26, Avenida Rojas. En este entonces vivía en Hayuelos, o me tocaba llegar a el Portal el Dorado o a la estación directamente. Ese día en particular un señor me miraba con mucho entusiasmo. Tenía canas y se veía bastante cansado, su piel era color madera y sus ojos estaban rodeados por unas bolsas enormes. Parecía conocerme, pero no se me acercaba. Yo estaba segura de que no lo había visto nunca y de que si me hablaba probablemente saltaría del transporte público. Al llegar a la estación me monté en el M86 y vi que el señor se subió también. "Coincidencia solamente", pensé en ese momento. Me ubiqué en toda la esquina donde se harían las sillas de ruedas y el bus se empezó a llenar. Me puse mis audífonos y empecé a escuchar de forma aleatoria música,

pensaba en que tenía que llegar y subir la loma de la séptima hasta el edificio Fernando Barón. Estaba completamente ensimismada. Llegamos a la estación de San Diego y así como una multitud se bajó, otra ingresó de forma tempestuosa. El señor, sin darme cuenta, se corrió y quedó de frente mío. No pasaron ni 5 minutos y él pronunció par de palabras y me hizo quitarme los audífonos para responder "¿Qué necesita? No puedo escucharlo", él señaló hacia abajo con la cabeza y cuando me di cuenta se estaba frotando su miembro mientras me miraba. Me dejó impactada sentir que de verdad me estaba sucediendo esto, pero más aún que él pensara que yo debía agradecerle por el acto sexual que estaba presenciando, como si debiese decirle "Wow, gracias a ser mujer y ser yo, particularmente, usted siente placer". Duré 10 segundos en shock y decidí empujarlo con mucha fuerza a sabiendas de que no lograría nada porque el bus estaba lleno. Sé que se me salió un "hijo de puta" y entonces sentí el golpe de retorno. Me había empujado tan fuerte que había hecho que me golpeará contra la ventana en la cabeza. Pensaba en si mi ropa había sido la culpable, pensaba en si había tenido algún comportamiento que lo hubiese incitado a hacer eso, a tocarse delante mío y por mí. Lo que hace todo un sistema opresor machista con el que uno se ha construido... lo que hace. El señor manoteaba, manoteaba muy fuerte mientras me gritaba que efectivamente era mi culpa por ser "así de linda", "por vestirme así", "por ser mujer". La gente lo empujaba. Todo fue tan rápido que en Museo Nacional lo sacaron. Me di cuenta: había pasado este suceso en un lapso de 7 minutos. El acoso, la empujada, los ademanes a golpearme... todo. Me dolía la cabeza, pero sobre todo me dolía el cuerpo: aquel que había sido maltratado desde la palabra y la acción"

Otro caso lo reporto Caracol Radio, de la siguiente manera *"El último caso fue denunciado por una joven a través de las redes sociales, ella explica que el hombre se le acercó con un costal en las piernas y se sentó a su lado, poco a poco comenzó a acercarse más y finalmente intentó tocarla. **La mujer denuncia que cuando fue a reaccionar, el hombre sacó un cuchillo y la amenazó.*** (Caracol Radio, 2019)

*A través de redes sociales, varias mujeres han dejado ver que en otras ocasiones esta misma persona habría sido requerida por la Policía y posteriormente dejada en libertad. Es en las mismas redes en donde circulan fotos que comprueban que Pedro Ignacio Díaz, ya ha sido sorprendido en otras ocasiones."* (Cursiva y negrilla nuestra)



El acoso sexual es uno de los delitos que generan que las mujeres sientan que Bogotá es una ciudad insegura y mucho más en el transporte público. Muchas guardan silencio, no solo por falta de herramientas efectivas para denunciar, por miedo o por la indignación que provoca sentir la indiferencia de muchos usuarios, que poco se solidarizan con la víctima. Esto sin contar la desconfianza que generan los pocos resultados de la justicia.

Como se puede evidenciar esta conducta ha sido reitera y no cuenta con un plan permanente de choque por parte de la administración distrital. Igualmente, la mayoría de sus víctimas no ha contado con acompañamiento por parte de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio s.a.

### **3.4.3 Concepto Legal de Injuria por Vía de Hecho.**

La Ley 599 de 2000 Código Penal Colombiano en su artículo 226, señala que se le aplicara la misma pena prevista en el artículo 220 incurrirá el que por vías de hecho agravie a otra persona.

## **4. SOPORTE JURÍDICO**

### **4.1 Constitución Política**

- Artículo 95: Son deberes de la persona y del ciudadano:
  1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios.  
(...)
  9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.
- **Artículo 365:** señala que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

### **4.2 Leyes**

- **Ley 336 de 1996. Estatuto General de Transporte.**  
**Artículo 2.** La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

**Artículo 3.** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los Artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

**Artículo 5.** El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto.

**Artículo 61.** Sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de Transporte Terrestre Automotor podrán constituir Fondos de Responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio.

Para los efectos pertinentes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito continuará rigiéndose por las normas que regulan la materia.

- **Ley 1480 de 2011. Estatuto del Consumidor.**

Artículo 5 definió: Consumidor o usuario. Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. Se entenderá incluido en el concepto de consumidor el de usuario.

## 3.2 DECRETOS

### 3.2.1 Decretos Nacionales

- **Decreto 3109 de 1997.** *“Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación”*  
**Artículo 9º.-** Previo al inicio de la operación de las empresas de transporte masivo presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización a terceros, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley y en los términos de referencia o pliegos de condiciones.

### 3.2.2 Decretos Distritales

- **Decreto 309 de 2009.** *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”*
- **Decreto 392 de 2015.** *“Por medio del cual se reglamenta la figura del Defensor de la Ciudadanía en las entidades y organismos del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.”*

## 3.3 ACUERDOS DISTRITALES

- **Acuerdo Distrital 638 de 2016.** *“Por medio del cual se modifica parcialmente el Acuerdo 257 de 2006, se crea el Sector Administrativo de Gestión Jurídica, la Secretaría Jurídica Distrital, se modifican las funciones de la Secretaría General, y se dictan otras disposiciones”*  
Artículo 6. Modifíquese el artículo 48 del Acuerdo Distrital 257 de 2006.  
d). Formular, orientar y coordinar las políticas, planes y programas para la atención y prestación de los servicios a la ciudadana y al ciudadano en su calidad de usuarios de los mismos en el Distrito Capital. Para tal fin la Secretaría General reglamentará lo referente al

defensor del ciudadano en cada una de las entidades u organismos distritales conforme a las normas legales y reglamentarias.

### 3.4 RESOLUCIONES

#### 3.4.1 Resoluciones Ministerio de Transporte

- **Resolución 4350 de 1998.** *“Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”.*

**Art. 1º**—En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

**Art. 2º**—Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

(...)

#### 1.2.4. Seguros.

1.3. Costos de capital:

1.3.1. Recuperación de capital.

1.3.2. Rentabilidad.

#### 3.4.2 Resoluciones de la Empresa del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

- **Resolución 563 de 2014.** *“Por medio de la cual se expide el reglamento de la seguridad física del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”.*
- **Resolución 632 del 27 de octubre de 2015 de Transmilenio s.a.** *“Por medio de la cual se unifican las normas que regulan la figura del Defensor del Ciudadano Usuario del SITP.”*
- **Resolución 374 de 2018 de Transmilenio s.a.** *“La Delegación del Defensor en la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones”.*

### 3.5 . JURISPRUDENCIA

- **Sentencia C-043 de 1998.** La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general.
- **Sentencia C- 355 de 2003.** los vehículos tienen un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de **niveles óptimos de seguridad**, comodidad y salubridad del espacio público, **que no son otra cosa que manifestaciones del interés general** ...” (Subrayado fuera de texto)

### 4. COMPETENCIA DEL CONCEJO.

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 la regulación de los servicios de transporte se enmarca en los siguientes artículos:

- **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.

- **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.

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

## **5. IMPACTO FISCAL**

De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecerse su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos. Al respecto la Corte Constitucional en diversas sentencias ha señalado que los proyectos deben indicar el impacto fiscal de un proyecto, esta obligación no recae únicamente en los cuerpos colegiados porque es el gobierno quien dispone de los elementos técnicos para estimar los costos fiscales de un proyecto.

## **CONCLUSIONES**

Este tipo de Lineamientos constituye una de las primeras acciones integrales para la atención al usuario en el sistema Transmilenio.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 256 DE 2023****PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO A LOS USUARIO DE TRANSMILENIO****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales, 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:** El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos con el fin de mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., quienes sean víctimas de los delitos de hurto, lesiones personales, injuria por vía de hecho y accidentes al interior de los buses, estaciones y portales.

**Artículo 2. Puntos de atención:** La Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., mantendrá en estaciones, portales, Cades, SuperCades y Centros Comerciales los puntos de personalización y atención al usuario establecidos en los contratos de concesión.

Los puntos de atención al usuario y personalización se encargarán de:

1. Personalización de la tarjeta Tullave, con el fin que la ciudadanía pueda adquirir los beneficios que trae el medio de pago personalizado.
2. Recarga de tarjeta.
3. Venta de tarjeta básica (anónima).
4. Toma de PQRS, en todos los puntos de personalización se hace recepción de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias (PQRS) que la ciudadanía tenga frente a TRANSMILENIO S.A.
5. Adicional en todos los puntos de personalización se brinda información al usuario como:
  - Bloqueo de la tarjeta Tullave
  - Subsidios a población diferencial
  - Aplicación de beneficios tarifarios
  - Solicitud de reembolso
  - Funcionalidad sobre los dispositivos de recarga automática
  - Otros procedimientos sobre el medio de pago
  - Información sobre las pólizas de responsabilidad civil extracontractual y su procedimiento para reclamar.
  - Orientación para interponer las denuncias a vulneraciones a los derechos de las mujeres.
- a. Garantizar la comunicación con las líneas de emergencia (línea 123, línea purpura y autoridades de policía) en caso de violencia contra las mujeres.

- b. Garantizar la recepción de los reportes de las y los usuarias de Transmilenio en caso de violencia.

**Parágrafo 1.** Los puntos de atención al usuario y personalización instalados por TRANSMILENIO S.A. deberán contar la información visible a los usuarios y deberán contener un listado de los servicios que presta.

**Artículo 2. Estrategia de comunicación:** La Secretaría Distrital de la Mujer en coordinación con TRANSMILENIO S.A. diseñaran e implementaran estrategias de comunicación para la promoción de la Política pública de Mujeres y Equidad de Género.

**Parágrafo:** Estas estrategias de comunicación deberán ser permanentes y visibilizarán las rutas de atención a mujeres víctimas de violencias.

**Artículo 3. Denuncias en el sistema:** La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, en coordinación con TRANSMILENIO S.A., continuará promoviendo y facilitando la denuncia en el Sistema Transmilenio a través de las diferentes herramientas con las que se cuente desde la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia para este fin en asocio con la Policía Metropolitana de Bogotá.

**Parágrafo:** En caso de violencia contra las mujeres en el sistema Transmilenio, la Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia promoverá y facilitará la denuncia en el sistema Transmilenio en coordinación con la Secretaria de la Mujer.

**Artículo 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

Universidad Manuela Bltran. (sf). *Servicio al cliente*. Obtenido de [http://virtualnet2.umb.edu.co/virtualnet/archivos/open.php/1037/Contenido\\_Modulo\\_II\\_Servicio\\_al\\_cliente.pdf](http://virtualnet2.umb.edu.co/virtualnet/archivos/open.php/1037/Contenido_Modulo_II_Servicio_al_cliente.pdf)

Caracol Radio. (2019). *Mujer acosada en Transmilenio: "La gente miraba aterrada y el tipo se reía"*. Obtenido de [https://caracol.com.co/emisora/2019/06/06/bogota/1559827711\\_049876.html](https://caracol.com.co/emisora/2019/06/06/bogota/1559827711_049876.html)

DANE. (2018). *Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana*. Bogotá.

El Tiempo. (2019). La noche, el momento más peligroso para las mujeres en Bogotá.

Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Humana. (s.f.). *QUÉ ES LA SEGURIDAD HUMANA*. Obtenido de <https://www.un.org/humansecurity/es/what-is-human-security/>

Las 2 Orillas. (2019). El infierno de acoso y manoseo que viven las mujeres en Transmilenio.

Transmilenio S.A. (2020). *Derechos de los Usuarios*. Obtenido de [https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146299/derechos\\_de\\_los\\_usuarios/](https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146299/derechos_de_los_usuarios/)

Transmilenio SA. (2019). *Informe del primer semestre de gestión defensoria del ciudadano del SITP*. Obtenido de <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146297/defensoria-del-usuario-de-transmilenio/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 257 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN BOGOTÁ**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **1. OBJETO**

Establecer beneficios que contribuyan a mejorar las condiciones económicas para el gremio de taxistas en Bogotá.

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

La pandemia generada por el COVID - 19 afectó a todos los sectores de la economía. Entre ellos, al gremio de taxistas de la capital del país. Las distintas medidas que se han implementado por parte de la administración Distrital han afectado directamente el número de viajes y, por tanto, el número de ingresos de miles de familias que dependen económicamente de esta actividad. A su vez, también se han visto afectados por la rivalidad que tienen con las plataformas digitales. Por consiguiente, se hace necesario proponer medidas de alivio económico para el gremio. De esta forma, se propone a través del presente proyecto de acuerdo que se considere una serie de medidas de alivio económico que contemplen, entre otras medidas la reducción valor del impuesto del vehículo, teniendo en cuenta el tiempo que se suspendió la operación de los vehículos a raíz de las medidas tomadas por parte de la Administración Distrital. Este alivio económico se aplicaría por el periodo de tiempo que han tomado las medidas de la Administración. Es decir, si las medidas empezaron en junio de 2020, llevarían más o menos 18 meses a hoy, lo que supone que la reducción del 10% iría por un término semejante a 18 meses. Bogotá no puede darse el lujo de descuidar a los gremios que respaldan la movilidad de la ciudad.

##### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

¿Cuáles fueron las medidas adoptadas por cuenta de la Administración Distrital que afectaron económicamente al gremio de taxistas en Bogotá?

(I) Las empresas de servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi solo prestarán el servicio solicitado a través de llamada telefónica o de plataforma tecnológica y deberán consolidar la información (nombre, origen-destino y datos de contacto) de los pasajeros transportados, la cual será reportada a solicitud de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de contar con los datos requeridos para llevar a cabo el cerco epidemiológico en caso de contagio y el respectivo aislamiento. Los datos de contacto serán utilizados por la Secretarías Distritales de Salud y Movilidad solo para fines de atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19.

(II) En taxis se pueden llevar máximo dos (2) pasajeros en los asientos traseros y se deberá conservar el distanciamiento como medida de seguridad (SDM, 2020).

##### **¿Qué consecuencias dejaron estas medidas dentro de la economía de los taxistas?**

La tendencia general marcada por la Pandemia, fue una reducción significativa del número de viajes en todos los modos de transporte, especialmente en el servicio público. Esto, de acuerdo a la alta probabilidad de contagio que representaba el uso de estos medios (taxis y buses) respecto al transporte individual privado o vehículo particular. Si a ello sumamos las restricciones totales de

movilidad que tuvo la ciudad durante los primeros meses, podríamos perfectamente estimar una reducción de viajes cercanos al 70%. Vale la pena aclarar que no hay estudios que soporten esta cifra, únicamente se hace referencia por cuenta de una lectura general de las condiciones realizadas por la autora.

Respecto a los efectos de las medidas adoptadas, inicialmente se piensa en la reducción adicional del uso de este tipo de servicios, de acuerdo a la condición de poder acceder al servicio únicamente a través de llamadas telefónicas y/o por aplicación. Esto, teniendo en cuenta que la gran mayoría de viajes acceden al servicio de taxis de forma presencial y sin asistencia. Si a esto sumamos el desconocimiento y la desconexión de los servicios móviles y de internet, creemos que la obligación impuesta para implementar la encuesta Origen - Destino representó un impedimento para que las personas accedieron al servicio. Sin duda, estos datos sirvieron para trazar el cerco epidemiológico de cientos de ciudadanos, pero consideramos que no debió haber sido sometido como una obligación.

Algunos de los testimonios recogidos en medios expresaban que: *“No todo el mundo tiene acceso a un Smartphone o a datos. Los más adultos no saben cómo utilizarlo”*

## 2.2 CONTEXTO

Según algunas fuentes oficiales, antes de la cuarentena los gremios de taxistas tenían ingresos diarios por cerca de 200.000 pesos. De esta suma, debía restarse el valor que deben aportar a cada una de las empresas y si es el caso, el valor de arrendamiento del vehículo, además del valor de la gasolina. Con la llegada de la pandemia, los ingresos de los taxistas se redujeron significativamente. Incluso, llegando a 120.000 pesos e incrementando el tiempo de su jornada laboral (EL ESPECTADOR, s.f.). También, y debido a la gran cantidad de despidos que hubo, en muchos casos, los taxistas quedaron como el único miembro del hogar con ingresos, lo cual, representó una gran responsabilidad y carga económica en las familias.

Y es que, pese a que la problemática se hizo aguda, en lugar de buscar medidas que permitieran aliviar la carga de estas familias, la Secretaría de Tránsito, en distintos operativos y en compañía de la Policía de Tránsito, impuso 4.046 comparendos a taxistas por diferentes tipos de infracciones DENTRO de la coyuntura y la pandemia generada por cuenta de la pandemia. Incluso, muchos de estos comparendos no se han pagado en la actualidad.

Por su parte, es claro que desde entonces y hasta el día de hoy, la situación generada por cuenta de la pandemia ha cambiado y podríamos decir que ha mejorado notablemente. Pese a ello, la situación de muchas familias sigue siendo crítica (especialmente para aquellas familias del gremio de taxistas de la ciudad). Por ello, es que consideramos que la necesidad sigue latente y debe presentarse un paquete de medidas y/o beneficios que logren aliviar un poco la carga económica de este gremio que durante la pandemia se vió tan afectado.

### **El paquete de medidas contempladas para el mejoramiento de las condiciones es:**

(I) La reducción del valor de la tarjeta de operación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. La emisión de esta tarjeta es un requisito obligatorio, que además es exigido por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. Su expedición tiene un costo de 29.100 pesos, que además deben ser asumidos por cuenta del taxista directamente. Ni siquiera, es un valor que sea asumido por parte de la empresa de taxis. Consideramos que este valor debe disminuir, teniendo en cuenta factores como: su actualización periódica y la cantidad de conductores que pueden trabajar sobre un mismo vehículo.

(II) El diseño de un nuevo esquema tarifario para el cobro de los impuestos a los vehículos de servicio público tipo taxi.

Recientemente, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Gobernación de Cundinamarca, trabajaron conjuntamente para diseñar beneficios y descuentos de hasta el 70% de descuento sobre el impuesto a los taxis nuevos que se registren en Bogotá. Es necesario que este tipo de medidas se amplíen y puedan cobijar un mayor número de beneficiarios. Por ello, se propone que, por ejemplo, se aplique un descuento adicional al impuesto de los taxis, siendo proporcional a la cantidad de tiempo que llevan operando y sirviendo a la ciudad.

(III) La conformación de nuevos convenios inter administrativos para reducir los costos de ingreso al Aeropuerto, puente aéreo y terminales de Transporte.

Es claro que empresas como el Aeropuerto el Dorado y la Terminal de Transportes de Bogotá gozan de autonomía y no están llamadas a resolver problemáticas ocasionadas por decisiones externas como las medidas de manejo de la pandemia que propuso la Administración. Sin embargo, esto no significa que estén cerradas a escuchar propuestas diseñadas por el Gobierno Distrital y la ciudadanía. Reducciones mínimas de las tarifas o la creación de un sistema de fracciones sin cobro, podrían ser la solución al déficit financiero por el que están atravesando los taxistas en Bogotá.

(IV) Asimismo, se propone la ampliación de los plazos para pagar las deudas adquiridas por cuenta de multas de tránsito impuestas desde el inicio de la pandemia y hasta la actualidad.

Como se mencionó anteriormente, durante la pandemia se impusieron más de 4.000 multas por infracciones de tránsito en Bogotá. Por ello, y con el ánimo de que estas infracciones puedan ser sanadas, se hace necesario que el alcance de este Proyecto de Acuerdo logre ampliar los plazos para que estas multas sean pagadas. De esta forma, se propone el diseño de 4 temporadas de 2 meses al año, para que el pago de estas infracciones pueda ser salvado, sin tener que pagar por intereses adicionales. Esta iniciativa seguramente tendrá que ser estudiada por la Secretaría de hacienda, en colaboración con la Secretaría Distrital de Movilidad.

Con este paquete de medidas, esperamos poder impactar a más de 25.000 familias que reciben gran parte de sus ingresos a partir del servicio de taxis que ofrecen diariamente a la ciudad.

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 Marco constitucional**

**Artículo 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

**Artículo 53.** El Congreso expedirá el estatuto del trabajo.

La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad. El Estado garantiza el derecho al pago oportuno y al reajuste periódico de las pensiones legales. Los convenios internacionales del trabajo debidamente ratificados, hacen parte de la legislación interna. La ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores.

**Artículo 55.** Se garantiza el derecho de negociación colectiva para regular las relaciones laborales, con las excepciones que señale la ley. Es deber del Estado promover la concertación y los demás medios para la solución pacífica de los conflictos colectivos de trabajo.

**Artículo 57.** La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas.

### **3.2. Marco legal**

#### **LEY 336 DE 1996**

**ARTÍCULO 4º-**El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

#### **DECRETO 172 DE 2001**

**ARTÍCULO 27.- VINCULACIÓN.** - La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

#### **DECRETO 1047 DE 2014**

Adopta las medidas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, respecto del acceso universal a la seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y facilitar el cumplimiento de los estándares de servicio requeridos por el ordenamiento jurídico. Señala reglas de normatividad aplicable y riesgo ocupacional; beneficios complementarios; instrumentos de control y operatividad; suficiencia tarifaria; desarrollo de competencias para los conductores, entre otras disposiciones.

#### **DECRETO 1079 DE 2015 SECTOR TRANSPORTE**

**ARTÍCULO 2.2.1.1.11.3.** *Vigencia de la tarjeta de operación.* La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

**ARTÍCULO 2.2.1.1.12.3. Control.** Para el adecuado control del cumplimiento de las disposiciones de esta Sección y demás normas concordantes, las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, informarán previamente al Ministerio de Transporte sobre sus decisiones en materia tarifaria y enviarán posteriormente copia del acto respectivo a los mencionados organismos.

### **3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

#### **DECRETO 600 DE 2015 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.**

El presente Decreto tiene por objeto establecer medidas para mejorar la calidad, seguridad, control y vigilancia del servicio de transporte público individual en el Distrito Capital e incentivar el uso de tecnologías limpias, de conformidad con las obligaciones impuestas por las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1753 de 2015. Todos los vehículos autorizados para la prestación del servicio de Transporte Público Individual en el Distrito Capital, deberán contar con un Sistema de Información



a Bordo (SIB) integrado al taxímetro, que permita acceder y transmitir información. La Secretaría Distrital de Movilidad determinará los requerimientos y requisitos para transmisión de toda la información desde los Sistemas de Información a Bordo y los centros de datos de las empresas, al Centro de Gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad, implementado en el marco del Sistema Inteligente de Transporte.

#### **DECRETO 630 DE 2016 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.**

Establece medidas para la operación, inspección, vigilancia y control del servicio de transporte público individual en el Distrital Capital.

#### **RESOLUCIÓN 220 DE 2017 SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

Verificar, por parte de la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad, que los valores calculados por la aplicación coincidan exactamente con los valores que resultan de aplicar las fórmulas establecidas en el Decreto Distrital 568 de 2017 para el cobro del servicio. En caso de hallar inconsistencias, se adelantarán las investigaciones administrativas correspondientes.

#### **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 7° 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 implementación de este paquete de medidas será la herramienta clave de reactivación económica que hoy requieren cientos de familias ligadas al taxi en Bogotá. Este no es solo un proyecto que beneficie al gremio de los taxistas, sino a la ciudadanía en general. De acuerdo a las garantías que se ofrezcan, de seguro se mejorarán las condiciones del servicio prestado.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 257 DE 2023****PRIMER DEBATE****POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN 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.** Establecer políticas que contribuyan a mejorar las condiciones económicas para el gremio de taxistas en Bogotá.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.** Incorpórese las medidas descritas a continuación:

(I) Reducir la tarifa de expedición de la tarjeta de operación para taxis en Bogotá.

(II) Diseñan un nuevo esquema tarifario para el cobro de los impuestos a los vehículos de servicio público tipo taxi.

(III) Conformar una serie de mesas de trabajo con el fin de generar nuevos convenios inter administrativos para reducir los costos de ingreso al Aeropuerto, puente aéreo y terminales de Transporte de la ciudad.

(IV) Ampliar los plazos para subsanar las multas de tránsito, a través de la creación de temporadas periódicas.

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

(I) Encárguese a la Secretaría Distrital de Movilidad para reducir la tarifa a través de la modificación de las tarifas domésticas de esta Entidad, así como de evaluar el diseño por temporadas para el pago de las multas de tránsito expedidas durante la pandemia.

(II) A través de un trabajo articulado entre la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad, expídase el Decreto que establezca la reducción porcentual de los impuestos a pagar por los vehículos de servicio público tipo taxi.

(III) El Aeropuerto El Dorado y la Terminal de Transportes, deberán ser parte de las Entidades que contribuyan a la reactivación económica del gremio de taxistas.

**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**

EL ESPECTADOR. (s.f.). 2020. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/taxistas-de-bogota-tambien-enfrentan-estragos-del-covid-19-article-918419/>

SDM. (2020). Obtenido de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/bogota-en-cuarentena>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 258 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONFORMA LA RED DE MERCADOS DE PULGAS EN LOS PARQUES DE LA CIUDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto conformar la red de Mercados de pulgas en los parques del Distrito Capital. Esto tiene como fin de desconcentrar las actividades económicas, impulsar el comercio a escala barrial y garantizar una mayor accesibilidad a los bogotanos que deseen vincularse a este Proyecto. La iniciativa surge dentro de la apuesta Distrital de reactivación económica y se une al grupo de actividades que deben ser promocionadas debido a su condición de patrimonio cultural.

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

El presente Proyecto de Acuerdo no ha sido presentado anteriormente ante el Concejo de la ciudad. Respecto a la justificación del mismo, debemos empezar explicando su sentido, desde la definición propia de los mercados de pulgas y el rol de integración social que ha logrado comprender históricamente. De esta forma, podemos decir que: un mercado de pulgas, corresponde al establecimiento de puntos de venta en donde generalmente se ofrecen artículos de segunda mano a buen precio (Acciona, 2016). Su oferta es variada y se caracteriza por atraer muchos intereses. Más allá de ello, el objeto de los mercados representa una forma de consumo sostenible y por su vocación refleja una oportunidad de inclusión social enorme. También, es preciso señalar que los mercados de pulgas se han convertido en referentes culturales en muchas ciudades de Latinoamérica (Agredo, 2018). Parte del éxito de los mercados de pulgas como espacios de integración social, tiene que ver con la diversidad de actores que se ven involucrados dentro de este espacio. Asimismo, la particularidad de cada producto ofrecido en este tipo de mercados. Este tipo de escenarios no solamente sirve para la venta de productos, sino que también sirve para acoger un gran número eventos de gran interés como muestras culturales o subastas ciudadanas.

Ahora bien, para poder destacar la relevancia de este Proyecto de Acuerdo es necesario señalar la preocupante cifra de desempleo que atañe a la ciudad y que ha rondado por encima del 16% en lo que va del año (Mercado Laboral, DANE, 2021). A ello, hay que sumarle las secuelas laborales que trajo la pandemia, como, por ejemplo, las relaciones distantes, la desintegración social y la inmediatez de la tecnología. Esto, sin contar el sinnúmero de subcontrataciones que surgieron en medio de la pandemia y fragmentaron aún más el tejido laboral de la ciudad.

Como resultado de esta fragmentación laboral, las cifras de informalidad han llegado hasta el 42% este año según el DANE (Empleo informal y seguridad social, 2021). Por ello, y al tratarse de una población que está generando una participación importante en la economía de la ciudad, se deben proponer proyectos que ayuden la dinamización de la economía de esta población y expanda la oferta para la promoción de espacios como los mercados de pulgas en la ciudad. A diferencia de otros proyectos que han intentado impulsar la economía informal en la ciudad, este Proyecto de Acuerdo cumplirá con la normatividad legal del sector económico y demás normatividad que influya sobre el caso. Vale la pena recordar que la motivación de este proyecto es desconcentrar las actividades económicas y aumentar la accesibilidad para aumentar directamente las formas de subsistir de cientos de bogotanos.

Por su parte, el uso de los parques de la ciudad corresponde a la intención de contribuir al restablecimiento del tejido social de la ciudad y no generar desplazamientos de más de 15 minutos para los ciudadanos (Ojeda, 2020). A su vez, se tuvieron en cuenta factores como la satisfacción de necesidades urbanas colectivas para superar límites individuales. En ningún momento se pretende afectar negativamente el orden del espacio público y/o alterar el desarrollo ordinario de las actividades recreativas y/o deportivas que se tenían previamente contempladas.

Actualmente, Bogotá cuenta con cinco mercados de pulgas, los cuales son: (i) El mercado de las pulgas de Usaquén, (ii) El mercado de pulgas de San Alejo, (iii) El pasaje Rivas, (iv) El Mercado de Rumichaca y (v) las pulgas Market (Lando, 2021). Así, el Proyecto de Acuerdo busca aumentar el número de mercados de pulgas de la ciudad y priorizar aquellos grupos poblacionales que se encuentren en condición de vulnerabilidad. El Proyecto tampoco alterará la conformación y las dinámicas propias de los mercados. En su interior, se seguirán ofreciendo productos como muebles, ropa, zapatos, antigüedades, cachivaches, acetatos, colecciones, libros, electrodomésticos y artesanías. Se estima que, con la incorporación de estos mercados de pulgas, se vinculen a más de 15.000 personas en toda la ciudad. Su condición temporal no será objeto de cambio y corresponderá a uno de los primeros modelos de placemaking de la ciudad.

### 3. MARCO LEGAL

#### Del nivel Constitucional

**Artículo 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

**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.

#### Del nivel Nacional

**Ley 1185 de 2008.** Estableció el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural y fijó un Régimen Especial de Protección y estímulo para los bienes de dicho Patrimonio que por sus especiales condiciones o representatividad hayan sido o sean declarados como Bienes de Interés Cultural.

**Artículo 4.** *Integración del patrimonio cultural de la Nación.* El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.

**Decreto 2941 de 2009.** Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial.

**Artículo 4°.** Fomento del Patrimonio Cultural Inmaterial. En consonancia con la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008 y dentro de los límites, parámetros y procedimientos allí establecidos, las entidades que integran el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural tienen la responsabilidad de fomentar la salvaguardia, sostenibilidad y divulgación del Patrimonio Cultural Inmaterial con el propósito de que este sirva como testimonio de la identidad cultural nacional en el

presente y en el futuro. Para el efecto, las entidades estatales de conformidad con sus facultades legales, podrán destinar los recursos necesarios para este fin. El Ministerio de Cultura, de conformidad con la Ley 1037 de 2006, aprobatoria de la Convención de la Unesco para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, en coordinación con sus entidades adscritas, entidades territoriales y las instancias del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural, apoyará las iniciativas comunitarias de documentación, investigación y revitalización de estas manifestaciones, y los programas de fomento legalmente facultados.

**Decreto 1080 de 2015.** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura”

**ARTÍCULO 2.12.3.1.8.** Línea 5 Integración. Esta línea busca la promoción de los instrumentos internacionales necesarios para que las industrias de la economía creativa obtengan acceso adecuado a mercados fortaleciendo así su exportación, sin perjuicio de aquellos tratados y obligaciones internacionales suscritas y ratificadas por Colombia. Plantea la línea para la Integración, redes y desarrollo de mercado.

Se tiene como objetivo el propiciar la estimulación de habilidades y desarrollo de contenidos que permitan la ampliación de las capacidades sectoriales, mediante el fomento de las instancias de mediación, integración y circulación de bienes y servicios culturales y creativos; por medio de acciones que fortalezcan las audiencias; los mercados locales, nacionales e internacionales, y garanticen el acceso y el disfrute de las manifestaciones culturales propias. Así como la generación de hábitos en el consumo que fortalezcan el ciclo cultural.

La implementación de esta línea se realizará a través de las siguientes acciones:

1. Fortalecer a los mediadores del ecosistema de valor.
2. Fortalecer las plataformas y mercados nacionales e internacionales de redes y de circulación de bienes y servicios culturales y creativos.
3. Fortalecer el encuentro entre patrimonio y el turismo sostenible.
4. Crear estrategias para que el público colombiano acceda y apropie las manifestaciones culturales y creativas nacionales.
5. Poner en marcha los proyectos de interés nacional estratégicos de vocación naranja - PINES Naranja.

#### **Del nivel Distrital**

**Acuerdo Distrital 154 de 2005. "POR EL CUAL SE DECLARA ACTIVIDAD DE INTERÉS CULTURAL LOS "MERCADOS DE LAS PULGAS", QUE SE REALIZAN EN BOGOTÁ"**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Adicionado por el art. 1, Acuerdo Distrital 544 de 2013. Declárese de interés cultural la actividad que realizan los "mercados de las pulgas", Asociación Mercados San alejo y Asociación de Expositores Toldos de San Pelayo, en la ciudad de Bogotá.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** El Instituto Distrital de Cultura y Turismo. IDCT- y las demás entidades distritales y locales pertinentes, velarán, apoyarán, conforme a sus competencias y disponibilidad presupuestal, por la conservación, estímulo y divulgación de la actividad cultural y económica de estos "mercados de las pulgas" teniendo en cuenta la normatividad vigente.

**Acuerdo Distrital 544 de 2013. "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 154 DE 2005 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

**ARTÍCULO 1.** Adiciónese el artículo primero del Acuerdo 154 de 2005, declarando de interés cultural la actividad que realiza la Asociación Mercado de Pulgas de Usaquén en la ciudad de Bogotá.

**Decreto 070 de 2015. " "Por el cual se establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se reasignan competencias y se dictan otras disposiciones".**

**ARTÍCULO 2º.** Objeto. El Sistema Distrital de Patrimonio Cultural tiene por objeto contribuir a la valoración, preservación, salvaguardia, protección, recuperación, conservación, gestión para la sostenibilidad, divulgación y apropiación social del patrimonio cultural de Bogotá D.C., de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política de Colombia y las leyes sobre la materia, bajo los principios de descentralización, diversidad, participación, coordinación y autonomía.

**ARTÍCULO 3º.** Entidades que conforman el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural. El Sistema Distrital de Patrimonio Cultural estará conformado así:

- a. Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.
- b. Secretaría Distrital de Planeación.
- c. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- d. Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.
- e. Alcaldías Locales.
- f. Mesa de Consejeros Locales de Patrimonio Cultural.
- g. Archivo Distrital de Bogotá

**ARTÍCULO 4º.** Competencias de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte: Corresponde a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte: 1. Orientar y liderar la formulación concertada de políticas en el campo patrimonial; 2. Orientar la articulación de las políticas distritales de patrimonio cultural, con otras políticas y planes del orden distrital, regional, nacional e internacional y prestar toda la colaboración sectorial e intersectorial para propender por su desarrollo. 3. Apoyar al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y a la Secretaría Distrital de Planeación, en la elaboración de estrategias y propuestas normativas para la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del patrimonio material e inmaterial, en armonía con el ordenamiento territorial de la ciudad y los instrumentos de planeamiento y gestión urbana. 4. Ejercer seguimiento sobre la debida ejecución de los planes de gestión del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 5. Participar en la formulación del Plan de Desarrollo del Distrito Capital en los aspectos referentes a la Cultura, el Arte, el Patrimonio, la Recreación y el Deporte. 6. Diseñar estrategias de divulgación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible.

**ARTÍCULO 5º.** Competencias de la Secretaria Distrital de Planeación. La Secretaría Distrital de Planeación cumplirá a través de la Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana, las siguientes funciones: 1. Desarrollar propuestas normativas para armonizar la protección del patrimonio cultural con el ordenamiento territorial de la ciudad y los instrumentos de planeamiento, financiación y gestión urbana. 2. Fijar en coordinación con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, los requisitos técnicos específicos adicionales y las precisiones a que haya lugar, para la formulación y aprobación de los Planes Especiales de Manejo y Protección. 3. Emitir concepto normativo vinculante respecto de los Planes Especiales de Manejo y Protección, previo a su presentación ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural. 4. Dirigir la incorporación y articulación de Planes Especiales de Manejo y Protección y los Planes de Manejo Arqueológico, con el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital y sus instrumentos reglamentarios. 5. Apoyar al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, en la elaboración de estrategias y propuestas normativas para la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del patrimonio material e inmaterial, en armonía con el ordenamiento territorial de la ciudad y los instrumentos de planeamiento y gestión urbana.

#### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO**



**Del nivel Constitucional**

**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.
3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.
4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.
5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos. Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 313. 7 de julio de 1991 (Colombia).

**DECRETO LEY 1421 de 1993**

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

Este Proyecto de Acuerdo no solamente tendrá un impacto positivo sobre la economía de la ciudad, sino que será el piloto para las demás actividades que tengan contemplado el aprovechamiento del espacio público y la red de parques de la ciudad. A su vez, será la primera vez que se intente dinamizar la economía desde la inclusión de este tipo de espacios. Por último, este Proyecto ayudará a garantizar la igualdad y accesibilidad de los ciudadanos al ciclo económico de la ciudad desde una micro escala. Además de generar una cantidad considerable de empleos.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 258 DE 2023****PRIMER DEBATE****"POR MEDIO DEL CUAL SE CONFORMA LA RED DE MERCADOS DE PULGAS EN LOS PARQUES DE LA CIUDAD 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. *Ámbito y Objeto.*** Confórmese la red de Mercados de pulgas en los parques del Distrito Capital.

**ARTÍCULO 2. *Funcionamiento.*** La Administración Distrital habilitará los fines de semana, incluyendo los días festivos para el funcionamiento de los mercados de pulgas en los parques de la ciudad.

**ARTÍCULO 3. *Entidades Responsables.*** La iniciativa será liderada por el Instituto para la Economía Social IPES, en articulación con el Departamento Administrativo de la Defensoría del espacio público y el Instituto de Recreación y Deporte de Bogotá. Por su parte, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico dictará el alcance de esta iniciativa y vigilará las dinámicas que se desarrollen allí.

**ARTÍCULO 4. *Obligaciones.*** El Instituto para la Economía Social IPES, convocará a los residentes a participar en los Mercados a través de la promoción de campañas de divulgación de información y habilitará una plataforma para las inscripciones con el fin de garantizar un orden programado.

**ARTÍCULO 4. *Vigencias.*** El presente Proyecto de 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**

**Alcalde Mayor**

**Secretaría General**

## Referencias

- Acciona. (2016). *Sostenibilidad para todos*. Obtenido de ¿Qué son los Flea Markets?: <https://www.sostenibilidad.com/vida-sostenible/que-son-los-flea-markets/>
- Agredo, A. K. (2018). *Identidad social en la configuración de economías solidarias de los comerciantes y artesanos del mercado de pulgas de Usaquén*. Bogotá: Universidad del Externado.
- Empleo informal y seguridad social, D. (2021). *Gran Encuesta Integrada de Hogares* . Bogotá: DANE.
- Lando, M. (2021). *Mercado de pulgas en Bogotá: 3 que no te puedes perder*. Obtenido de <https://blog.redbus.co/turismo-y-aventura/3-mercado-de-pulgas-bogota/>
- Mercado Laboral, DANE. (2021). *Boletín Técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares*. Bogotá: DANE.
- Ojeda, D. (25 de Octubre de 2020). *EL ESPECTADOR* . Obtenido de ¿Qué es y por qué quieren hacer de Bogotá una "Ciudad de 15 minutos"?: <https://www.elespectador.com/bogota/que-es-y-por-que-quieren-hacer-de-bogota-una-ciudad-de-15-minutos-article/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 259 DE 2023**

### **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 sumas 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 1°. 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° 259 DE 2023****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>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 260 DE 2023**

### **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, Modelía, 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 2°.** 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 las 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 Área 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° 260 DE 2023**

**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. Revísese 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 modificatorio 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° 261 DE 2023**

### **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 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.

### **RESOLUCIÓN 004497 DE 2011**

**Artículo 1°.** 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 que 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 adopte las medidas que fueren del caso, podrá hacerlo la autoridad superior dentro del Sistema Nacional Ambiental, SINA, previa comunicación de esta última a aquella, 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 1°. - 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 1°. - 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 1°.-** Modificar el artículo 3 del Decreto Distrital 840 de 2019 el cual quedara así:

**“Artículo 3°.-** 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 6°. - 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° 261 DE 2023****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° 262 DE 2023**

### **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 semaforica 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 moverse 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 la 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° 262 DE 2023**

**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 7°. 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). *Secretaría Distrital de Salud*. Obtenido de Población con discapacidad en Bogotá: <https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/enfermedades-cronicas/discapacidad/>

Secretaría 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>