



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 3788 DIRECTORA: LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO OCT. 03 DEL AÑO 2024

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO NO 701 DE 2024 PRIMER DEBATE.</u> POR MEDIO DEL CUAL SE DA EL NOMBRE DE “CALLE MONO HERNANDEZ” A ELTRAMO VIAL COMPRENDIDO DE LA CALLE 34 ENTRE CARRERAS 12 Y 14 DE LA CIUDAD BOGOTÁ D. C.”.....	15584
<u>PROYECTO DE ACUERDO NO 702 DE 2024 PRIMER DEBATE.</u> POR EL CUAL SE REGULA DE MANERA PROPORCIONAL Y JUSTA EL VALOR A PAGAR DE LAS SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD (C-29) EN BOGOTÁ.”.....	15593
<u>PROYECTO DE ACUERDO NO 703 DE 2024 PRIMER DEBATE.</u> POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PAZ, RECONCILIACIÓN Y NO ESTIGMATIZACIÓN DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	15629

PROYECTO DE ACUERDO NO 701 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DA EL NOMBRE DE “CALLE MONO HERNANDEZ” A ELTRAMO VIAL COMPRENDIDO DE LA CALLE 34 ENTRE CARRERAS 12 Y 14 DE LA CIUDAD BOGOTÁ D. C.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

El proyecto tiene como objeto darle el nombre de “CALLE MONO HERNANDEZ” a la Calle 32 entre Carreras 14 y 16 de la ciudad de Bogotá D. C. como un homenaje a la memoria de quien fuera su morador insigne durante toda su vida en la segunda mitad del siglo pasado.

El homenajeado profesor y científico bogotano ayudó en diferentes momentos y trabajos a construir la consciencia ambiental en la ciudad y el país, a la conformación de conocimiento, al debate científico, al desarrollo académico y a la protección y salvaguarda ambiental en momentos en que eran escasas las voces que se oponían a tales prácticas ecocidas.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

PORQUÉ LA CALLE 34 ENTRE CARRERAS 12 Y 14 DEBE NOMBRARSE CALLE JORGE “MONO” HERNANDEZ.

Los propietarios del restaurante “CASA MENDOZA”, ubicado en este lugar de la ciudad, le acondicionaron un espacio en el segundo nivel de la casa a su asiduo, ilustre cliente Jorge “El Mono” Hernández Camacho que, además de sus alimentos, con el tiempo, este lugar se fue convirtiendo en su oficina y segunda aula de clases donde recibía, corregía y calificaba las tesis de los estudiantes que la Universidad le encargaba como ejercicio misional y académico por varias décadas.”

La consciencia ambiental es una realidad relativamente nueva y solo hasta el siglo pasado empiezan a configurarse las primeras manifestaciones a nivel mundial contra la depredación y la necesidad de cambiar el paradigma de sobre explotación de los recursos naturales. Bogotá no fue la excepción a este espíritu depredador de la sociedad, en donde su mayor fábrica de agua, los Cerros Orientales, fue objeto de la devastación, casi total, de su cobertura vegetal. Así mismo, la mayor parte de su área de humedales fue cubierta para dar paso a proyectos inmobiliarios.

El silencio frente a este estado de cosas empezó a debilitarse a lo largo del siglo XX desde varios espacios, entre los cuales, la academia y los círculos científicos jugaron un papel muy importante. De estos espacios emerge la figura del homenajeado, cuyos aportes académicos y científicos son enormes en la generación de conocimiento ambiental en la Sabana de Bogotá y el país.

PROFESOR JORGE “EL MONO” HERNÁNDEZ CAMACHO

Jorge Ignacio Hernández Camacho ([Bogotá](#); 17 de enero de 1935-[Canal del Dique](#), 15 de septiembre de 2001) conocido como **Mono Hernández** o **El sabio Hernández**, fue un pensador, científico y profesor de la Facultad de Ciencias Naturales de la Universidad Nacional. [Doctor Honoris Causa](#) de la [Universidad Nacional de Colombia](#) en el año 1997. El Mono Hernández trabajó para formar las áreas protegidas en Colombia, y es considerado padre de los parques naturales. Llevó a cabo la construcción del refugio biótico del Catatumbo y realizó la división que refleja los patrones de similitud biológica conocido como las unidades biogeográficas de Colombia dividido en nueve regiones. Creador de la dependencia del [Sistema Nacional de Áreas Protegidas](#) en el [Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente](#) (INDERENA), posteriormente el Ministerio de Ambiente. Además, compone las investigaciones de la [biodiversidad](#) colombiana y logra la definición de los biomas, como el área geográfica de gran tamaño, comprendida por grupos de animales y plantas que son capaces de adaptarse a este tipo de entorno particular. Recibió varios premios nacionales e internacionales, especies de anfibios, sitios geográficos y parques botánicos llevan su nombre, acto que resalta el nivel importancia de este hombre en la biología global.

Jorge Ignacio Hernández Camacho, hijo de Paulina Camacho, en 1944 a la corta edad de 9 años se apasiona por la biología y por influencia de su madre y de su abuela, se acerca al latín y al griego, culturas que le abrieron más las puertas hacia el interés por la ciencia. En 1947 por ser compañero en el colegio de los hijos del botánico Armando Dugand, el “Mono” accede con tan solo 12 años al Instituto de Ciencias de la [Universidad Nacional](#), en donde decide realizar un estudio sobre la colección zoológica con un comienzo en los mamíferos. En 1954, es promovido como asistente tercero de biblioteca en el Instituto de Ciencias Naturales de la [Universidad Nacional](#); a partir de allí comienza su travesía por el mundo de las ciencias y los inicios de su gran aporte a las ciencias naturales. Decide estudiar ecología en la [Universidad de Southern](#), en Estados Unidos, y realiza su primera publicación botánica a los 17 años, con el sabio García Barriga y el botánico Dugand. Fue uno de los profesores más jóvenes de la Facultad de Ciencias Naturales de la Universidad Nacional.

Durante veinticinco años trabajó con el [Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente](#) (INDERENA), que sería el Ministerio de Medio Ambiente, donde investiga la fauna; y además fue el padre del [Sistema Nacional de Áreas Protegidas](#), en una época en donde hablar de la percepción de la crisis ambiental era exótica en Colombia. Entre sus trabajos realizó varias descripciones botánicas endémicas de Colombia y de anfibios, reptiles y mamíferos; y al cierre del INDERENA crea la Fundación para la Conservación del Patrimonio Natural BIOCOLUMBIA; y trabaja para formar las

áreas protegidas en Colombia y es allí donde se denomina como el padre de los parques naturales. Es así como coloca su sello en los refugios bióticos que clasifica como [Santa Marta](#), Catatumbo, Nechí, San Jorge, Alto Magdalena, [Villavicencio](#), Florencia, Putumayo y Apaporis. Y también detalla las nueve provincias biogeográficas de Colombia: Oceánica insular Caribe, Oceánica insular Pacífico, Cinturón árido caribeño, Macizo de la Sierra Nevada de Santa Marta, Chocó, Orinoquia, Guyana, Amazonia, Andina y refiere la altillanura drenada del sur del río Meta y de los llanos de Arauca-Casanare mal drenados.

Desarrolló e impulsó el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y del Ambiente.

En 1992 recibe como un reconocimiento a su labor por proteger, resaltar y descubrir la fauna y flora americanas, un galardón al Premio Global 500, que otorga la Organización de las Naciones Unidas a los personajes más sobresalientes del mundo en el campo ambiental. En 1991 recibió el premio a la obra integral de un científico, premio otorgado por la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales como reconocimiento a sus 49 años de labor ininterrumpida en temas ambientales. Falleció el 15 de septiembre del mismo año, mientras llevaba a cabo una visita junto a su esposa la zoóloga Julia Sánchez, a un manglar cerca de Cartagena, allí sufrió un ataque fulminante al corazón.

LEGADO

El “Mono Hernández” tuvo un impacto profundo en la conciencia ambiental en Colombia. A través de sus investigaciones y publicaciones, Hernández Camacho educó a la población sobre la importancia de la biodiversidad y la necesidad de conservar los ecosistemas naturales. Su trabajo ayudó a sensibilizar a la gente sobre la riqueza natural de Colombia y la urgencia de protegerla. Fue instrumental en la creación del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, lo que aseguró la conservación de vastas áreas de biodiversidad. Esto no solo protegió especies y hábitats, sino que también sirvió como un ejemplo tangible de la importancia de la conservación. Su influencia se extendió a la política ambiental del país. Trabajó con el gobierno y otras organizaciones para desarrollar políticas y leyes que protegieran el medio ambiente. Su legado incluye la implementación de medidas de conservación que aún están vigentes hoy. Su pasión y dedicación inspiraron a muchos jóvenes a seguir carreras en biología, ecología y conservación. Muchos de los actuales líderes en conservación en Colombia citan a Hernández Camacho como una influencia clave en sus vidas. Promovió proyectos que involucraban a las comunidades locales en la conservación, demostrando que la protección del medio ambiente podía ir de la mano con el desarrollo sostenible y el bienestar comunitario.

El legado de “Mono Hernández” sigue vivo en la conciencia ambiental de Colombia, y su trabajo continúa inspirando esfuerzos de conservación en todo el país.

II. ANTECEDENTES

El presente proyecto de acuerdo no ha sido presentado al concejo de Bogotá anteriormente.

III. MARCO JURÍDICO

DEL ORDEN NACIONAL:

La constitución Política de Colombia establece que:

Artículo 7: *“el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.”*

Artículo 8: *“Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.”*

Artículo 72: *“El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.”*

En consecuencia, el legislador expidió la Ley 397 de 1997. Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.

Dicha Ley se fundamenta en el siguiente principio entre otros, consagrados en

Artículo 1 *“...El Estado garantiza a los grupos étnicos y lingüísticos, a las comunidades negras y raizales y a los pueblos indígenas el derecho a conservar, enriquecer y difundir su identidad y patrimonio cultural, a generar el conocimiento de las mismas según sus propias tradiciones y a beneficiarse de una educación que asegure estos derechos...”*

En concordancia con el artículo antes citado, la misma Ley 397 estableció en el Artículo 2° que las funciones y los servicios del Estado en relación con la cultura se cumplirán, teniendo en cuenta que el objetivo primordial de la política estatal sobre la materia son la preservación del Patrimonio Cultural de la Nación y el apoyo y el estímulo a las personas,

comunidades e instituciones que desarrollen o promuevan las expresiones artísticas y culturales en los ámbitos locales, regionales y nacional.

De otra parte la Ley antes citada en el Artículo 4° definió “...*el patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.*”

Las disposiciones de la presente ley y de su futura reglamentación serán aplicadas a los bienes y categorías de bienes que, siendo parte del Patrimonio Cultural de la Nación pertenecientes a las épocas prehispánicas, de la Colonia, la Independencia, la República y la Contemporánea, sean declarados como bienes de interés cultural, conforme a los criterios de valoración que para tal efecto determine el Ministerio de Cultura...”

En cuanto a los extranjeros y residentes en Colombia se consagra en los artículos 96 y 100, de la constitución política.

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

Ley 99 de 1993 “Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 1, Numeral 5 de la Ley 397 de 1997: Es obligación del estado y de las personas valorar, proteger y difundir el Patrimonio Cultural de la Nación.

DEL ORDEN DISTRITAL:

- **Capítulo 10 del Acuerdo 257 de 2006: Misión del Sector Ambiente.** El Sector Ambiente tiene como misión velar porque el proceso de desarrollo económico y social del Distrito Capital se oriente según el mandato constitucional, los principios universales y el desarrollo sostenible para la recuperación, protección y conservación del ambiente, y la gestión de riesgos y cambio climático en función y al servicio del ser humano como supuesto fundamental para garantizar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, promoviendo la participación de las comunidades.

- **Artículo 4 del Decreto 109 de 2009:** Corresponde a la Secretaría Distrital de Ambiente orientar y liderar la formulación de políticas ambientales y de aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y del suelo, tendientes a preservar la diversidad e integridad del ambiente, el manejo y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales distritales y la conservación del sistema de áreas protegidas, para garantizar una relación adecuada entre la población y el entorno ambiental y crear las condiciones que garanticen los derechos fundamentales y colectivos relacionados con el medio ambiente.
- **Decreto Distrital 675 de 2011:** “Por medio del cual se adopta y reglamenta la Política Pública Distrital de Educación Ambiental y se dictan otras disposiciones”.
- **Política Pública Distrital de Educación Ambiental:** Busca consolidar una ética ambiental en el Distrito Capital, que coadyuve a la mejora de las condiciones ambientales de la ciudad, y que redunde, por lo tanto, en la calidad de vida de quienes transitan, disfrutan y habitan en ella.
- **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”.
 - **Programa 22. Transformación cultural para la conciencia ambiental y el cuidado de la fauna doméstica.** Implementar estrategias de formación ambiental y metodologías de participación y de gestión territorial, que desde las instituciones permitan desarrollar programas de pedagogía y cultura ambiental para generar conocimientos y experiencias en las personas. A través de la participación de cada uno de los actores, con diálogo de saberes del territorio, inclusión social, transformación cultural y la corresponsabilidad de ciudadanos activos, se esperan decisiones incidentes para una ciudadanía consciente de lo ambiental, con hábitos de vida, de alimentación y de consumo para el cuidado colectivo de la naturaleza y de los animales, la conservación de los ecosistemas, la defensa del territorio y el respeto y buen trato a la fauna doméstica y la importancia de una alimentación basada en productos de origen vegetal.

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales:

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido en el Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es importante precisar que el presente proyecto de acuerdo no genera gastos, por lo que es perfectamente compatible con el marco fiscal del mediano plazo.

Con fundamento en los argumentos expuestos, ponemos a consideración del Honorable Concejo de la Ciudad, la presente iniciativa.

H.C. JOSÉ DEL CARMEN CUESTA NOVOA

Vocero Colombia Humana

-

PROYECTO DE ACUERDO NO 701 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DA EL NOMBRE DE “CALLE MONO HERNANDEZ” A EL TRAMO VIAL COMPRENDIDO DE LA CALLE 34 ENTRE CARRERAS 12 Y 14 DE LA CIUDAD BOGOTÁ D. C.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

CONSIDERANDO:

Que, es justo y necesario hacer un reconocimiento de gratitud a los hombres y mujeres que han sobresalido con sus aportes al desarrollo académico y científico de la ciudad y, a través de estos, estimular a que su ejemplo se reproduzca en las nuevas generaciones.

Que Bogotá D. C. es una ciudad comprometida con la generación de conocimiento científico y la preservación ambiental para lo cual es importante este propósito

Acuerda:

ARTÍCULO PRIMERO. Nómbrase a la Calle 32 entre Carreras 14 y 16: “Calle JORGE - EL MONO - HERNÁNDEZ”.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se llevará a cabo mediante el levantamiento de una placa o insignia que será asumida por el Concejo de Bogotá D. C.

ARTÍCULO TERCERO VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO NO 702 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE REGULA DE MANERA PROPORCIONAL Y JUSTA EL VALOR A PAGAR DE LAS SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD (C-29) EN BOGOTÁ.”

1. OBJETO DEL PROYECTO

Establecer acciones concretas desde la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Hacienda Distrital, para que los conductores de vehículos en la ciudad de Bogotá tengan la posibilidad de acceder a alivios y descuentos de obligaciones no tributarias como lo son los comparendos por la infracción C-29 “Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida”.

Para esto es preciso que se tenga en cuenta al momento de configurar el monto a pagar la mayor o menor diferencia entre la velocidad máxima permitida y la identificada por el mecanismo de fotodetección.

Este Acuerdo busca que la ciudadanía objeto de imposición de comparendos realice el pago de la sanción y/o intereses por la comisión de la infracción C-29 “Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida” establecida en el artículo 131 de la Ley 769 de 2022 de forma proporcional a si se acerca o aleja de la máxima permitida.

En donde se puede establecer que, a mayor número de kilómetros de velocidad por encima de ese límite, mayor será el monto a pagar y viceversa sin exceder el límite de las tarifas establecidas por el Gobierno Nacional.

2. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

De conformidad con el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993-Estatuto Orgánico de Bogotá D.C. es competente para:

“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.**

*25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.
(Negrilla fuera de texto)*

La Sentencia C-066 de 2018, MP Cristina Pardo Schlesinger. Sobre este particular, en Sentencia C-322 de 2017 (MP Antonio José Lizarazo Ocampo), la Corte precisó que:

*“En las materias sujetas a iniciativa privativa o exclusiva del Gobierno Nacional, **el aval opera como una forma de activación del proceso legislativo o como una manifestación especial de consentimiento respecto de un asunto que se inició sin su previa aquiescencia**, sin que, por su propia naturaleza, tenga la posibilidad de excluir el carácter autónomo del ejercicio deliberativo del Congreso, en lo que respecta a la*

configuración de las materias sujetas a su aprobación, en donde caben las adiciones, supresiones o modificaciones que se estimen pertinentes, con la única carga, no sujeta a un control específico del ejecutivo para su aprobación, de no alterar de forma sustancial la iniciativa, esto es, de dar trámite a una regulación radicalmente distinta a la propuesta. De esta manera, la iniciativa abre el espacio de deliberación y aprobación congresional, en materias específicas y claramente delimitadas por la Constitución, sin alterar la esencia de la autonomía parlamentaria y con una única limitante relativa a la custodia de la estructura sustancial del proyecto, cuya verificación no se sujeta a la capacidad decisoria del ejecutivo, sino, eventualmente, a un examen de constitucionalidad a través de los mecanismos ordinarios previstos en la Carta.” También se puede consultar la Sentencia C-838 de 2008, MP Marco Gerardo Monroy Cabra. (Negrilla y subrayado fuera de texto)¹

3. ANTECEDENTES

La presente iniciativa no registra antecedentes.

4. SUSTENTO JURÍDICO

4.1 MARCO 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 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante estas.

Artículo 208. Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley.

Los ministros, en relación con el Congreso, son voceros del Gobierno, presentan a las cámaras proyectos de ley, atienden las citaciones que aquellas les hagan y toman parte en los debates directamente o por conducto de los viceministros.

Los ministros y los directores de departamentos administrativos presentarán al Congreso, dentro de los primeros quince días de cada legislatura, informe sobre el estado de los negocios adscritos a su ministerio o departamento administrativo, y sobre las reformas que consideren convenientes.

Las cámaras pueden requerir la asistencia de los ministros. Las comisiones permanentes, además, la de los viceministros, los directores de departamentos administrativos, el Gerente del Banco de la República, los presidentes, directores o gerentes de las entidades descentralizadas del orden nacional y la de otros funcionarios de la rama ejecutiva del poder público.

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

¹ <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2019/C-510-19.htm>

4.2 NORMATIVIDAD NACIONAL

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre)

- **Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios.** Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010.

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.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

- **Artículo 2°. Definiciones.** Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholometría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Año del modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

Aprendiz: Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Automóvil antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Barrera para control vehicular: Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de diagnóstico automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Chasis: Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cilindrada: Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Columna motorizada: Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

Combinación de vehículos: Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

Luces de emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Luces exploradoras o antiniebla: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

Maquinaria rodante de construcción o minería: Vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, construcción y conservación de obras, que por sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de emisión de gases contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Norma de emisión de ruido: Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.

Número de serie: Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Pequeños remolques: Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales luminosas de peligro: Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo agrícola: Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o

atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros. **Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003**

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo. **Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003**

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

- **Artículo 3°. Autoridades de tránsito.** Modificado por el art. 2, Ley 1383 de 2010.

Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3°. Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

PARÁGRAFO 4°. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

PARÁGRAFO 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.
Norma Anterior

- **Artículo 6°. Organismos de tránsito.** Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:
 - a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
 - b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
 - c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
 - d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
 - e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

PARÁGRAFO 1. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

PARÁGRAFO 2. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

PARÁGRAFO 3. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. **Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003**

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante, los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

- **Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo.** Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contara con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio.

Actuarán en su respectiva jurisdicción, salvo que por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.

El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.

PARAGRAFO 1. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115. de 1994.

PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 4. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

PARÁGRAFO 5. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

Artículo 131. Multas. Modificado por el art. 21, Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente: Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A.1. No transitar por la derecha de la vía.

- A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.
- A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
- A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
- A.5. No respetar las señales de tránsito.
- A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
- A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
- A.8. Transitar por zonas prohibidas.
- A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
- A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
- A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.
- A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
- B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
 - B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
 - B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.
 - B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
 - B.4. Con placas adulteradas.
 - B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
 - B.6. Con placas falsas.En estos casos los vehículos serán inmovilizados.
- B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
- B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.
- B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
- B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.
- B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
- B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
- B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.
- B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.
- B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.
- B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.
- B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
- B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.
- B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
- B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.
- B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.
- B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.
- B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

C.7. Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.

C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.

C.23. Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

C.25. Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C.29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

C.30. No atender una señal de ceda el paso.

C.31. No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33. Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

C.36. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

C.37. Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátense de furgón o plataforma de estacas.

C.38. Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3. Eliminado por el art. 4, Ley 1696 de 2013. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

F. Adicionado por el art. 4, Ley 1696 de 2013.

- **Artículo 134. Jurisdicción y competencia.** Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: Las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte (20) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico.

PARÁGRAFO. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia.

- **Artículo 135. Procedimiento.** Modificado por el art. 22, Ley 1383 de 2010. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la multa será aumentada hasta por el doble de su valor, en cuyo caso deberá presentarse dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la infracción

Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003, bajo el entendido de que este aparte también es aplicable a los conductores de vehículos de servicio público.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo. Contra el informe del agente de tránsito firmado por un testigo solamente procede la tacha de falsedad.

El Ministerio de Transporte determinará las características del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En éste se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculcado o del testigo que lo haya suscrito por éste.

PARÁGRAFO 1. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

PARÁGRAFO 2. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

Artículo 136. Reducción de la sanción. Modificado por el art. 24, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art. 205, Decreto Nacional 019 de 2012. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculcado acepta la comisión de la infracción, podrá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la orden de comparendo, sin necesidad de otra actuación administrativa. O podrá igualmente cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa al organismo de tránsito y un veinticinco por ciento (25%) al centro integral de atención al cual estará obligado a ir para tomar un curso en la escuela que allí funciona sobre las normas de tránsito. Pero si, por el contrario, la rechaza, el inculcado deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles. Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la autoridad de tránsito dentro de los diez (10) días siguientes seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados. **Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante**

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculcado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en el código. **Inciso declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003, en el entendido que las garantías allí reguladas también son aplicables a los conductores de vehículos particulares.**

Los organismos de tránsito podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas. Los recursos generados por el cobro de las contravenciones podrán ser distribuidos entre el organismo de tránsito que ejecuta el recaudo, el organismo de tránsito donde se cometió la infracción y por el tercero particular o público en quien éste delegue el recaudo previo descuento del diez por ciento (10%) que se destinará específicamente por el organismo de tránsito que conoció la infracción para campañas de educación vial y peatonal. El pago de la multa podrá efectuarse en cualquier lugar del país

1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un Centro de Enseñanza Automovilística o en Centro integral

de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o

(Modificado por el Art. 118 del Decreto 2106 de 2019)

2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un Centro de Enseñanza Automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un Centro de Enseñanza Automovilística, o Centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al Organismo de Tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción.

(Modificado por el Art. 118 del Decreto 2106 de 2019)

Ver Resolución Min. Transporte 4230 de 2010

PARÁGRAFO 1. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.

PARÁGRAFO 2. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.

Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante en sistema del Registro Nacional de Tránsito -RUNT para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.

A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.

(Parágrafo, adicionado por el Art. 23 de la Ley 2050 de 2020)

PARÁGRAFO TRANSITORIO. El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.

Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación

4.3 NORMATIVIDAD DISTRITAL

- Acuerdo 927 de 2024 “*Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*”

(...) **Artículo 8. Programas del objetivo estratégico “Bogotá avanza en seguridad”.** Adóptense los siguientes programas del objetivo “Bogotá avanza en seguridad”:

8.6. Programa 6. Movilidad segura e inclusiva. La Administración distrital propone un plan interinstitucional para la seguridad integral del Sistema de Transporte Público de Bogotá, dirigido a mitigar los fenómenos que afectan la seguridad y convivencia, mediante la articulación regional, distrital y local, coordinando acciones de control a la problemática que afecta la seguridad ciudadana en el Sistema. Así mismo, para la problemática de congestión y seguridad vial, se tendrán acciones de regulación y gestión de tránsito articuladas entre el sector movilidad y la Policía Nacional, así como el fortalecimiento del Centro de Gestión de Tránsito (CGT). De igual manera, se realizarán operativos de control, señalización y fotodetección, apoyo tecnológico para la prevención y control de la velocidad, entre otros, en diferentes puntos de la ciudad y sitios estratégicos en articulación con la ciudad región. Por otra parte, la Administración Distrital garantizará que las cámaras de fotodetección cuenten con la adecuada señalización para informar la existencia del dispositivo, con el fin de mejorar la visibilidad de estos y en concordancia con la normatividad nacional vigente que las regula. De igual forma, la Administración realizará acciones de prevención y control en portales y estaciones del componente troncal y zonal del Sistema Integral de Transporte Público para mitigar el fenómeno de la evasión, por un lado, mediante el uso de herramientas tecnológicas para monitorearla y controlarla y, por otro, fomentando acciones pedagógicas e implementando acciones conjuntas con todas las entidades distritales que dentro de su misionalidad y competencia se encarguen de intervenir y atender a la población de vendedores informales, para reducir las ventas informales en Transmilenio como medida de atención y gestión de riesgo. También se realizará la promoción de comportamientos seguros y de cuidado para reducir el riesgo de perder la vida y sufrir lesiones graves en la vía.

(...)

Artículo 35. Estudios técnicos sobre cámaras de fotodetección. La Administración Distrital realizará los estudios técnicos de impacto en la siniestralidad de cada una de las cámaras de fotodetección ubicadas en la ciudad de acuerdo con los parámetros establecidos en la norma Nacional.

(...)

Artículo 39. Complementos en zonas de fotodetección. Sobre las vías en las que existan mecanismos de fotodetección se instalarán dispositivos tecnológicos o señalización adicional o cualquier clase de elemento preventivo que permita alertar a los conductores sobre la existencia del control electrónico, según sea el caso y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal y la evaluación de criterios técnicos y tecnológicos.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad, evaluará los elementos preventivos a instalar para el cumplimiento del presente artículo.

(...)

Artículo 265. Metas de producto. Las metas de producto del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 se encuentran en el documento anexo “Metas de producto” el cual hace parte integral del presente plan y corresponden con la siguiente numeración:

Número de meta: 54

Programa: Movilidad segura e inclusiva

Meta: Realizar un (1) estudio técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad

4.4 RESOLUCIONES

- Resolución 20223040045295 de 2022 Ministerio de Transporte “*Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte*”
- Resolución 3027 de 2010 Ministerio de Transporte “*Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones*”
- La Resolución conjunta 20203040011245 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial “*Por la cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones*”

4.5 SENTENCIAS

- Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera, con ponencia del Magistrado Guillermo Vargas Ayala, Radicado número: 11001-03-24-000-2010-00119-00.
- Corte Constitucional, Sentencia C – 633 de 2014.
- Corte Constitucional, Sentencia C – 066 de 2018
- Corte Constitucional, Sentencia C – 838 de 2008

5. JUSTIFICACIÓN

La presente iniciativa surge a partir de las quejas reiteradas de los ciudadanos de Bogotá, en donde manifiestan su inconformidad con la imposición de comparendos por la infracción C-29 que corresponde a conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

I. Evolución normativa de los límites de velocidad en Colombia

Y para analizar esto, es preciso revisar la evolución normativa reciente de los límites de velocidad en Colombia.

En primer lugar, la **Ley 769 de 2002** “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” determinó en su artículo 106 original lo siguiente:

“Artículo 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS PÚBLICO. En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas”

Sin embargo, seis años después con la **Ley 1239 de 2008** se modificaron los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002, quedando de la siguiente manera:

Artículo 1°. *El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:*

"Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora".

Posteriormente, se expidió la **Ley 2251 de 2022** con la cual se dictaron normas para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de sistema seguro, conocida como Ley Julián Esteban.

Y el capítulo VI "Velocidad", en el artículo 12 nuevamente modifica el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, estableciendo que en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo y que en ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora.

Adicionalmente, señala que la velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Este artículo en su párrafo 2 reza que de manera excepcional y considerando lo establecido en el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo que fije la "*Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas*" que emita el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, teniendo en cuenta el contexto, el tipo de vía, características de la infraestructura, funcionalidad, y otros elementos que coadyuven con la movilidad eficiente y la protección de los actores viales, en el marco del enfoque seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Ahora bien, un tema que está ligado con los límites de velocidad es la imposición de comparendos y para ello es preciso mencionar la **Ley 769 de 2002** (*Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre*), que en su artículo 131 denominado Multas, determinó que los infractores de las normas de tránsito como lo es el "*conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida*", será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Por otra parte, la **Ley 1843 de 2017**, la cual reguló la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones consagró en su artículo 8 el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:

El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo,

contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

Si bien el párrafo 1 del artículo 8 establecía que el propietario del vehículo sería solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en dicho artículo, se permitiría que se ejerciera su derecho a la defensa. Sin embargo, este párrafo fue declarado inexecutable por la Sentencia C-038 de 2020.

Sentencia cuya interpretación y aplicación fue modificada por la sentencia C321-2022 (con ponencia del magistrado Jorge Enrique Ibáñez Najer), donde explica que ²*“de la función social de la propiedad se deriva una obligación de cuidado y vigilancia en cabeza los propietarios de vehículos y precisa que el solo hecho de imponer un comparendo no implica la imposición automática de la sanción al propietario, pues, en todo caso, debe adelantarse un proceso en que debe probarse la responsabilidad del propietario.”*

De otra parte, se expidió la **Ley 2161 de 2021** por la cual se establecieron medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modificó la Ley 769 de 2002 y se dictaron otras disposiciones. En su artículo 10 estableció las medidas antievasión, así:

“Artículo 10. Medidas Antievasión. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su prioridad circulen:

- a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.*
- b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley*
- c) Por lugares y en horarios que estén permitidos*
- d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos*
- e) Respetando la luz roja del semáforo.*

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.”

II. Alivios Tributarios en el Plan Distrital de Desarrollo

El tema de los alivios tributarios es algo que no es ajeno a Bogotá, el mismo Plan Distrital de Desarrollo (Acuerdo 927 de 2024) en sus artículos 316-317-318 estableció lo siguiente:

Artículo 316. Alivios tributarios para obligaciones tributarias susceptibles de discusión. [Reglamentado por el art. 1, Acuerdo Distrital 236 de 2024.](#) *Los contribuyentes, responsables, agentes retenedores, garantes y deudores solidarios de los tributos distritales, que a la fecha de publicación del presente acuerdo tengan obligaciones tributarias en mora y respecto de las cuales no se haya proferido liquidación oficial o que, habiéndose proferido no se encuentren en firme, podrán descontar el ochenta por ciento (80%) de los intereses y sanciones causados, siempre que, a más tardar el 13 de diciembre de 2024, paguen el ciento por ciento (100%) del capital adeudado y el veinte por ciento (20%) de los intereses y sanciones causados a la fecha de pago.*

Tratándose de sanciones por no envío de información, el responsable podrá descontar el ochenta por ciento (80%) del valor adeudado siempre que, a más tardar el 13 de diciembre de 2024, pague el veinte por ciento

² <https://www.corteconstitucional.gov.co/noticia.php?ABC-de-la-Sentencia-C-321-de-2022-sobre-las-obligaciones-de-los-propietarios-de-los-veh%C3%ADculos-y-su-protecci%C3%B3n-del-derecho-al-debido-proceso-cuando-se-imponen-comparendos-9465>

(20%) de la sanción liquidada a esa fecha. Tratándose de sanciones propuestas o determinadas por la Administración Tributaria Distrital que no se encuentren en firme, deberá acreditarse el pago del veinte por ciento (20%) señalado en el respectivo acto administrativo.

Parágrafo 1. Con el cumplimiento de los requisitos señalados en el inciso anterior, se extingue la obligación tributaria y se entiende que el contribuyente desiste de la discusión del acto administrativo ante la Administración Tributaria y ante la jurisdicción contencioso administrativa.

Parágrafo 2. Tratándose de obligaciones omisas o inexactas sin acto administrativo de liquidación, deberán presentar la respectiva declaración o corrección en los términos señalados en el inciso primero de este artículo, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que posteriormente pueda adelantar la Administración tributaria.

La Administración Distrital reglamentará los requisitos que deben acreditar los contribuyentes para acceder a esta exención.

Artículo 317. Alivios tributarios para obligaciones en firme. [Reglamentado por el art. 1, Decreto Distrital 236 de 2024.](#) Los contribuyentes, responsables, agentes retenedores, garantes y deudores solidarios de los tributos distritales, que a la fecha de publicación de este Acuerdo, tengan obligaciones tributarias en firme y que hayan entrado en mora durante el periodo comprendido entre el 12 de marzo de 2020, fecha en que se declaró la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional por causa del COVID 19 y el 30 de junio de 2022, fecha en la que finalizó la emergencia sanitaria podrán descontar el ochenta por ciento (80%) de los intereses y sanciones causados, siempre que, a más tardar el 13 de diciembre de 2024, paguen el ciento por ciento (100%) del capital adeudado y el veinte por ciento (20%) de los intereses y sanciones causados a la fecha de pago.

Se incluyen dentro de este artículo las obligaciones tributarias de los impuestos predial unificado y sobre vehículos automotores que se hayan causado durante las vigencias fiscales 2020, 2021 y 2022. Tratándose de sanciones por no envío de información, el responsable podrá descontar el 80% del valor adeudado siempre que, a más tardar el 13 de diciembre de 2024, pague el veinte por ciento (20%) de la sanción actualizada cuando haya lugar a ello.

Parágrafo 1. Los deudores que, a la fecha de publicación de este Acuerdo, tengan acuerdo de pago suscrito vigente, respecto de obligaciones tributarias que hayan entrado en mora durante el periodo señalado en este artículo, podrán acceder a la misma exoneración, siempre y cuando paguen el ciento por ciento (100%) del capital correspondiente al saldo insoluto de la deuda y el veinte por ciento (20%) de los intereses y sanciones causados a la fecha de pago hasta el 13 de diciembre de 2024.

Parágrafo 2. Los deudores de obligaciones tributarias que hayan entrado en mora durante el periodo señalado en este artículo, podrán acceder a la misma exoneración, siempre y cuando soliciten una facilidad de pago con el cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto por la Dirección Distrital de Cobro de la Secretaría Distrital de Hacienda a más tardar el 15 de octubre de 2024 y paguen el ciento por ciento (100%) del capital correspondiente al saldo insoluto de la deuda y el veinte por ciento (20%) de los intereses y sanciones causados a la fecha de pago en los términos y condiciones dispuestos en la respectiva facilidad de pago. Para este fin, la Dirección Distrital de Cobro deberá suscribir la facilidad de pago a más tardar el 13 de diciembre de 2024. La Administración Distrital reglamentará los requisitos que deben acreditar los contribuyentes para acceder a esta exención.

Artículo 318. Alivios para deudores de obligaciones no tributarias. [Reglamentado por el art. 1, Acuerdo Distrital 236 de 2024.](#) Los deudores del Distrito Capital por conceptos de obligaciones no tributarias a favor de las entidades del sector central, los establecimientos públicos y las alcaldías locales, que hayan

entrado en mora hasta el 30 de junio de 2022 fecha en la que finalizó la emergencia sanitaria, podrán descontar el ochenta por ciento 80% de los intereses causados, siempre que a más tardar el 13 de diciembre de 2024, paguen el ciento por ciento (100%) del capital adeudado y el veinte por ciento (20%) de los intereses causados a la fecha de pago.

Parágrafo 1. *Los deudores que a la fecha de publicación de este Acuerdo tengan acuerdo de pago suscrito vigente respecto de obligaciones no tributarias que hayan entrado en mora durante el periodo señalado en este artículo, podrán acceder a la misma exoneración, siempre y cuando paguen el ciento por ciento (100%) del capital correspondiente al saldo insoluto de la deuda y el veinte por ciento (20%) de los intereses causados a la fecha de pago hasta el 13 de diciembre de 2024.*

Parágrafo 2. *Excepciones. No se concederá el beneficio establecido en el presente artículo a los siguientes deudores:*

1. Las personas naturales o jurídicas que hayan sido objeto de multas derivadas de incumplimientos contractuales en Bogotá, Distrito Capital.

2. Las personas naturales que hayan sido sancionadas por conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas en los términos dispuestos en el artículo 5° de la Ley 1696 de 2013.

3. Los prestadores de servicios de salud y los establecimientos abiertos al público que hayan sido objeto de las siguientes medidas sanitarias contenidas en los artículos 576 y 577 de la Ley 9 de 1979 por parte de la Secretaría Distrital de Salud:

a) Clausura temporal del establecimiento, que podrá ser total o parcial.

b) La suspensión parcial o total de trabajos o de servicios.

c) El decomiso de objetos y productos.

d) La destrucción o desnaturalización de artículos o productos.

e) La congelación o suspensión temporal de la venta o empleo de productos y objetos.

f) El cierre temporal o definitivo del establecimiento, edificación o servicio respectivo.

La Administración Distrital reglamentará los requisitos que deben acreditar los contribuyentes para acceder a esta exención.

De lo anterior y para el caso que nos ocupa debemos analizar el artículo 318 el cual tiene que ver con obligaciones no tributarias (aplicable a las sanciones por fotodetección entre otras) pero que se queda corta al no generar un alivio sobre el capital que al final de cuentas es lo que afecta de manera grave el bolsillo de los bogotanos.

Es entonces la oportunidad de equilibrar y ajustar las sanciones dándoles un componente subjetivo para que sea justa la sanción, y esta dependa del grado de incumplimiento de la norma. Son múltiples los factores que pueden llevar no solo al error de las cámaras en cuanto a temas de calibración, mantenimiento y tolerancia, sino que a su vez son diversos los vehículos como las motocicletas cuyo control exacto de la velocidad no es tan sencillo como lo es por ejemplo para un carro.

III. Caso de gradualidad de la sanción en Estados Unidos (Estado de la Florida)

Dejando a un lado el hecho de que en muchos países (Alemania, Francia, Portugal) o el mismo Estados Unidos manejan el sistema de carné o licencia de conducción por puntos en donde o se descuentan o se acumulan según el tipo de infracción y sus consecuencias. Es importante traer a colación y como un precedente importante el caso del Estado de la Florida en Norte América, pues allí cuando se comete una infracción por exceso de velocidad, la persona tiene claro que su sanción

será de acuerdo con la velocidad a la que iba. Así las cosas, las consecuencias de su actuación tienen un componente pecuniario y uno subjetivo que depende de la velocidad en la que iba la persona.

Entonces, según lo dispone el capítulo 18 del Estatuto de Florida, así se manejan las sanciones pecuniarias por velocidad:

“(...) (b) For moving violations involving unlawful speed, the fines are as follows:

For speed exceeding the limit by:

- *1-5 mph.....Warning*
- *6-9 mph.....\$25*
- *10-14 mph.....\$100*
- *15-19 mph.....\$150*
- *20-29 mph.....\$175*
- *30 mph and above.....\$250 (...)*”

Lo primero que debemos precisar es que 1 milla equivale a 1.6 kilómetros, y que el dólar a la fecha (02-10-2024) por TRM está a \$4.194, por lo que el anterior cuadro si lo extrapolamos literalmente al contexto de Colombia sería así:

Las consecuencias económicas de la violación a los límites de velocidad es la siguiente:

- Entre 1.6 km/h y 8 km/h solo se dará una advertencia.
- Entre 9.6 km/h y 14.4 km/h se pagarán \$104.850 pesos
- Entre 16 km/h y 22.5 km/h se pagarán \$419.400 pesos
- Entre 24.1 km/h y 30.5 km/h se pagarán \$629.100 pesos
- Entre 32.1 km/h y 46.6 km/h se pagarán \$733.950 pesos
- De 48 km/h en adelante se pagarán \$1.048.000 pesos.

Algo a tener en cuenta es que mientras el salario mínimo en Colombia es de \$1.300.000 pesos, en el Estado de la Florida su equivalente en pesos es de \$8.723.520. Lo anterior es el resultado de un ejercicio en donde se tenga en cuenta el salario mínimo por hora (13 USD) multiplicado por 8 horas y ese resultado por 20 días hábiles del mes.

Como se puede ver existe una desproporción absoluta en pretender que un ciudadano pague por la infracción C-29 de exceso de velocidad \$572.600, casi la mitad de un salario mínimo en Colombia, mientras que la sanción más grave desde el punto de vista económico en Estados Unidos es de 1/8 parte de lo que se ganan las personas. Es evidente que mientras que en otros países la finalidad de las sanciones es persuasiva y disuasoria en Bogotá pareciera que su finalidad es afectar de manera grave los bolsillos de las personas.

De lo anterior es que se colige la necesidad de crear herramientas (alivios y/o descuentos) que permitan que las personas paguen lo que deben y las sanciones que les sean aplicadas de acuerdo con el grado de infracción de la norma. No es justo que pague lo mismo una persona que excedió el límite máximo de velocidad en 1 o 5 kilómetros por hora a otra que lo hizo a 30 más por encima, pues el grado de imprudencia y la falta al deber de cuidado no es el mismo.

IV. Seguridad vial, velocidades e infraestructura.

En este punto es necesario decir que Bogotá cuenta con el Decreto 813 de 2017 que adoptó el “*Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026*” cuyo objeto es “*reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.*”

Ahora bien, para efectos del análisis del caso debemos partir por tener claros ciertos conceptos:

a) Tipos de vía

Según el artículo 155 del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, tenemos diferentes tipos de calles según su perfil, el cual depende de los metros mínimos y máximos de ancho de la vía.

Por ejemplo, tenemos Calles Tipo A-0 que tienen un ancho mínimo de 90 metros y un máximo de 100, otras como la A-1 que tienen un ancho mínimo de 54 metros y un máximo de 66 y así sucesivamente van disminuyendo hasta llegar a la clasificación L-10 con un ancho mínimo de 4 metros y un máximo de 6.

b) Soportes de los límites de velocidad

Según la Secretaría de Movilidad, y de conformidad con el Plan Distrital de Seguridad Vial se tiene dentro de sus principales acciones la consolidación del Programa de Gestión de la Velocidad.

Y que en este se incluía la evaluación de los límites de velocidad según la función y características operativas de la vía, incluyendo las condiciones del entorno, para así establecer límites de velocidad apropiados y coherentes.

Y además que para definir esos límites se debía:

1. Clasificar las vías según sus especificaciones, características operacionales y las condiciones de su entorno.
2. Definir un límite de velocidad razonable y coherente para la vía según sus características.
3. Reglamentar el límite de velocidad definido e instalar la señalización correspondiente.
4. Implementar medidas que ayuden a los conductores a acatar los límites de velocidad (medidas para el cumplimiento).

Incluso que se tenían en cuenta elementos de diseño que determinan la velocidad de una vía como son el ancho de carril, la existencia de semáforos y su operación, el diseño de las intersecciones, la distancia entre intersecciones, la segregación de los usuarios de la vía, el estacionamiento, la existencia de separador central, el diseño de los paraderos de buses, los sentidos viales, la alineación, el número de carriles por sentido, entre otros.

c) Límites de velocidad en ciudades de Latinoamérica**• Montevideo, Uruguay**

Avenida José Batlle y Ordoñez: Que no es considerada como una autopista, es una vía muy semejante a la carrera séptima y allí el límite de velocidad es de 60 km/h.

Rambla de Montevideo: Vía de dos carriles al interior de Montevideo y su límite es de 75 km/h.

• Lima, Perú

Avenida Javier Prado: Vía principal interna dentro de la ciudad de Lima. Características semejantes a las de la Autopista Sur y su límite de velocidad es de 60 km/h

Avenida Central Panamericana: Autopista al interior de Lima. Allí el límite de velocidad en varios de los puntos de esta vía es de 80 km/h.

- **Ciudad de México, México**

Avenida Cuauhtémoc. Vía principal interna, cuyas características viales son iguales o muy semejantes a la Calle 26. Allí el límite de velocidad es de 80 km/h.

- **Medellín**

En esta ciudad existen límites máximos hasta de 80 km/h, entre las que encontramos:

- La Avenida Regional donde el límite es 80 km/h y es muy semejante a la Autopista Norte
- Autopista Sur donde el límite es 80 km/h y que se parece a la Avenida Boyacá
- Avenida El Poblado cuyo límite es 60 km/h y que la podríamos comparar con la Avenida Las Américas
- Avenida Oriental donde el límite es 60 km/h y es muy parecida a la Calle 80.

Miremos por ejemplo la Avenida Regional de Medellín donde se puede andar a 80 km/h donde la Secretaría de Movilidad de Medellín me indicó que el Operador UNE aportó las razones técnicas del por qué soportaban esos 80 km/h.

Y en el 2023 se realizó el análisis de la velocidad empleando la “*Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas*”, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Y el resultado de ese estudio es que se puede andar hasta a 80 km/h.

d) Corredores viales

A continuación, tenemos los 14 principales corredores viales de la ciudad con límite de velocidad de 50 km/h:

1. Autopista Norte
2. Autopista Sur
3. NQS
4. Avenida Boyacá
5. Avenida Ciudad de Cali
6. Avenida Primero de Mayo
7. Avenida Caracas
8. Avenida Las Américas
9. Avenida Suba
10. Calle 26 (Avenida El Dorado)
11. Calle 80
12. Carrera Séptima
13. Carrera 68
14. Avenida Centenario (Calle 13).

e) Progresividad de reducción de la velocidad en vía

Ahora es preciso un recuento de los cambios que frente a la gestión de velocidad se ha implementado en Bogotá de manera gradual desde el año 2018, iniciando con 5 corredores arteriales principales con límite máximo de velocidad de 50 km/h (En los corredores de la Avenida Carrera 68, Avenida Boyacá, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Calle 80 y Avenida de Las Américas).

Posteriormente en el año 2019 se implementaron 5 corredores más con límite máximo de velocidad 50 km/h (En los corredores de la Avenida NQS, Avenida Primero de Mayo, Avenida Suba, Avenida Villavicencio y Avenida Calle 13).

Para la vigencia 2020 (Pandemia Covid 19) se expidió el Decreto Distrital 126 del 10 de mayo de 2020 “Por medio del cual se establecen medidas transitorias para el manejo del riesgo derivado de la pandemia por Coronavirus COVID-19 durante el estado de calamidad pública declarado en el Distrito Capital y se toman otras determinaciones”, se estableció en el año 2020 el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos con las excepciones correspondientes.

Ya en el 2021, mediante Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021 “Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones” en donde se definió de forma permanente que el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital es cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) con algunas excepciones dentro de las cuales se encontraba:

“d) Los siguientes corredores o tramos de corredor: Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha, los cuales tendrán temporalmente un límite de 60 km/h, mientras se surte el procedimiento de cambio de señalización, sujeto a la autorización de las autoridades competentes frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito.”

Ya en noviembre de 2022 se empezó a aplicar el límite máximo de velocidad en los cuatro corredores en los que se podía circular a 60km/h: Autopista Norte, Calle 26, Carrera 7.^a y Autopista Sur entre la carrera 74G y Soacha.

f) Siniestros

Para poder abordar este punto debemos primero entender qué es un accidente o siniestro vial, porque el término depende de a quién le preguntemos.

Según el Código Nacional de Tránsito se entiende por **accidente de tránsito**:

“evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho”

Por otro lado, la Secretaría Distrital de Movilidad utiliza el término de **siniestro vial** conforme al Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026, según me informa, porque así lo determina la OMS definiéndolo de la siguiente manera:

“hechos de tránsito que se pudieron haber evitado y prevenido en el marco de la co-responsabilidad y la autorregulación.”

Dejando esta diferencia a un lado, el Ministerio de Transporte mediante Resolución 11268 de 2012 clasifica los accidentes de tránsito así:

Gravedad

- Con Muertos
- Con Heridos
- Solo daños

Clase de Accidente

- Choque
- Atropello
- Volcamiento
- Caída ocupante
- Incendio

g) Velocidad promedio

Según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, el promedio de velocidad durante los días hábiles de la semana en el horario de las 6:00 am a las 9:00 pm durante el 2023 fue de **25.5 km/h**.

En lo que va corrido del 2024 es de **26.3 km/h**.

V. Infraestructura tecnológica

a) ¿Qué son los SAST?

Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

b) Tipos

- Cámaras fijas del Centro de Gestión del Tránsito - CGT. (Semiautomáticas)
- Cámaras de fotodetección (Automáticas)
- Cámaras móviles. (Pueden ser operadas en 8 puntos autorizados por la ANSV para cámaras fijas, pero en donde no hay infraestructura, cumplen las mismas funciones que las fijas. La SDM cuenta con 4 cámaras móviles)

c) Clases de infracción que detectan

Cámaras fijas del Centro de Gestión del Tránsito - CGT, encontramos entre otras:

C02: Estacionar un vehículo en sitios prohibidos

C35: No realizar la revisión técnico-mecánico

D02: Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley.

C03: Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C14: Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.

C19: Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

Las **cámaras de fotodetección** al igual que las CGT (Centro de Gestión del Tránsito) detectan los vehículos que no realizaron la revisión técnico mecánica, el conducir sin portar los seguros de ley, transitar por sitios u horas restringidos y, además:

D04: No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo y

C29: Conducir un vehículo a la velocidad máxima permitida.

Cámaras móviles, detectarían las mismas que las cámaras de fotodetección.

d) Puntos habilitados

Hay que hacer la aclaración que la Secretaría de Movilidad cuenta con **129 ubicaciones** aprobadas por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para la toma de evidencias de presuntas infracciones de tránsito, de las cuales:

37 ubicaciones son para cámaras fijas (dispositivos semiautomáticos) del Centro de Gestión de Tránsito (CGT) de la SDM

92 ubicaciones para cámaras de fotodetección (dispositivos automáticos)

e) Instaladas

Con corte a 30 de junio de 2024 se cuenta con **35 cámaras de fotodetección instaladas**

f) Puntos en operación

Con corte a 30 de junio de 2024 se cuenta con **28** puntos con cámara y poste

g) Fuera de servicio

Con corte a 30 de junio de 2024, **7** puntos se encontraban fuera de servicio

h) Localidades

De acuerdo con la respuesta de la Secretaría de Movilidad a la **proposición 384 de 2024**, radicado 202410001612231 del 29 de febrero de 2024 los puntos autorizados de las cámaras de fotodetección están distribuidos por localidad de la siguiente manera:

Localidad	No. Cámaras
Antonio Nariño	1
Barrios Unidos	4
Bosa	6
Chapinero	5
Ciudad Bolívar	3
Engativá	11
Fontibón	2
Kennedy	14
Puente Aranda	4
Rafael Uribe Uribe	2
San Cristóbal	1
Santa Fe	2
Suba	19
Teusaquillo	4
Tunjuelito	2
Usaquén	12
Total	92

i) Mantenimiento

La Secretaría Distrital de Movilidad tiene suscrito el Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación No. 2237 de 2021 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A. E.S.P ETB, mediante el cual se realizan actualmente las actividades de mantenimientos preventivos (con una periodicidad de 3 meses) y mantenimientos correctivos según se

requiera para lo cual se destina una cuadrilla compuesta por un técnico electricista, electrónico o electromecánico, un auxiliar técnico y un conductor.

j) Margen de tolerancia

Otro de los temas que es de más interés de la ciudadanía y en que nuevamente hay muchas dudas y por sobre todo quejas es lo relacionado con el margen de tolerancia de las cámaras de fotodetección.

En respuesta a un derecho de petición del 19 de septiembre le pregunté a la Secretaría Distrital de Movilidad si existía un margen de tolerancia frente a la imposición de fotomultas por la infracción C29, es decir por exceder los límites de velocidad y esta responde:

(...) las cámaras se parametrizan con una tolerancia superior al valor de la incertidumbre expandida, actualmente se tiene en 5 Km/h lo que es un valor adecuado teniendo en cuenta el nivel de confianza y los valores de incertidumbre. **Es decir, la plataforma tiene la configuración de no generar evidencias dentro de la tolerancia que se estipula (5 Km/h) (...)**

Es decir, con lo que dice la Secretaría de Movilidad se entendería que dentro ese margen de 5 km pues no habría la posibilidad de multar a un ciudadano. Lo curioso y que es parte vital de esta iniciativa es que a renglón seguido de esa indican:

(...) es claro que por disposición legal quienes sobrepasen los cincuenta (50) kilómetros por hora en las vías urbanas, o quienes sobrepasen los treinta (30) kilómetros por hora en zonas escolares y en zonas residenciales **podrán ser sujetos de la infracción de tránsito correspondiente (...)**

Eso quiere entonces decir que pese a ese margen de tolerancia a 51 o 52 km/h, y aun sabiendo que puede estar dentro del margen de error del dispositivo se impondrá fotocompando.

Veamos por ejemplo una tabla que es parte de una respuesta a la Proposición 497-2024:

Tabla 01 Comparendos impuestos por cámaras salvavidas en zona de circulación 50km/h, discriminados por rango de velocidad y año.

RANGO / AÑO	2020	2021	2022	2023	2024
50-55	2	1	0	0	0
56-60	23118	51033	202216	348575	67029
61-65	8778	19780	79124	139385	26408
66-70	4077	8907	37722	64768	11429
>71	3074	6374	29063	51323	7719

Fuente: Base de datos SIMUR * Corte 29 de Febrero de 2024.

De esta tabla es claro que la mayoría de los comparendos impuestos por cámaras de fotodetección se encuentran dentro del rango de los 56 a 60 kilómetros por hora.

k) Calibración

La Resolución 20203040011245 de 20 de agosto de 2020, indica en el artículo 10 “*Calibración. Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén calibrados*”.

Solo los SAST que cuenten con medición de la velocidad y radar deben calibrarse, por lo cual, los dispositivos de detección de presuntas infracciones de tránsito que tiene la ciudad de Bogotá deben ser calibrados, puntualmente los que realicen medición de velocidad (cámaras de fotodetección).

Para el caso puntual de las cámaras de fotodetección, el fabricante de las mismas indica que la segunda calibración sea realizada en un periodo no mayor a 48 meses de la primera y posterior a esta, cada 12 meses.

El problema es que revisando las fechas de las calibraciones identificamos que algunas de ellas tienen como última fecha el año 2027. Lo que no es claro pues las fechas de estas no deberían estar a futuro siendo una fecha cierta en la que ya debió haber sucedido.

Prueba de lo anterior es la respuesta mediante oficio radicado N° 202442101602241 de fecha 28 de febrero de 2024 en la cual se anexó el siguiente cuadro.

ID	DIRECCIÓN EXACTA CÁMARA	Cámara instalada	INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	ÚLTIMO CERTIFICADO DE CALIBRACIÓN
DEI-007/CAM-01	AV BOYACÁ - CL 52 (S-N)	SP091900115	26/03/2020	09/11/2023
DEI-007/CAM-02	AV BOYACÁ - CL 53 (N-S)	SP111900167	26/03/2020	09/11/2023
DEI-009/CAM-01	AV BOYACÁ - CL 131 (N-S)	SP111900155	26/03/2020	23/05/2023
DEI-009/CAM-02	AV BOYACÁ - CL 131 (S-N)	SP111900158	26/03/2020	21/12/2023
DEI-010/CAM-01	AU. NORTE - CL 95 (N-S) C. RAP	SP230400588	26/03/2020	23/05/2027
DEI-010/CAM-02	AU. NORTE - CL 95 (N-S) C. LEN	SP111900138	26/03/2020	21/12/2023
DEI-010/CAM-03	AU. NORTE - CL 97 (S-N) C. RAP	SP111900154	26/03/2020	04/12/2023
DEI-010/CAM-04	AU. NORTE - CL 97 (S-N) C. LEN	SP111900180	26/03/2020	04/12/2023
DEI-011/CAM-01	AV CIUDAD DE CALI - CL 15A (S-N)	SP111900162	26/03/2020	21/12/2023
DEI-011/CAM-02	AV CIUDAD DE CALI - CL 15A (N-S)	SP111900170	26/03/2020	21/12/2023
DEI-012/CAM-01	AV NQS - CL 22 (N-S)	SP111900146	26/03/2020	04/12/2023
DEI-012/CAM-02	AV NQS - CL 22 (S-N)	SP111900176	26/03/2020	04/12/2023
DEI-014/CAM-02	AV 1 DE MAYO - CL 45 SUR (N-S)	SP111900140	26/03/2020	21/12/2023
DEI-016/CAM-03	AV NQS - CL 58A (N-S)	SP111900159	26/03/2020	21/12/2023
DEI-017/CAM-01	AU. NORTE - CL 102 A (N-S) C. LEN	SP111900144	26/03/2020	21/12/2023
DEI-017/CAM-02	AU. NORTE - CL 102 A (N-S) C. RAP	SP101900129	26/03/2020	04/12/2023
DEI-019/CAM-02	AV NQS - AV CL 73 (S-N)	SP111900139	26/03/2020	04/12/2023
DEI-021/CAM-01	AV CARACAS - CL 59A (S-N)	SP101900134	26/03/2020	04/12/2023
DEI-021/CAM-02	AV CARACAS - CL 59A (N-S)	SP111900148	26/03/2020	21/12/2023
DEI-024/CAM-01	AV AMÉRICAS - CR 78 (O-E)	SP230400589	16/03/2021	23/05/2027
DEI-025/CAM-01	AU. NORTE - CL 183 (N-S)	SP230400585	16/03/2021	23/05/2027
DEI-025/CAM-02	AU. NORTE - CL 183 (N-S)	SP230400584	16/03/2021	23/05/2027
DEI-025/CAM-03	AU. NORTE - CL 183A (S-N)	SP230400587	16/03/2021	23/05/2027
DEI-025/CAM-04	AU. NORTE - CL 183A (S-N)	SP230400586	16/03/2021	23/05/2027
DEI-026/CAM-01	AV VILLAVICENCIO - CR 32 (O-E)	SP230400583	26/03/2020	23/05/2027
DEI-026/CAM-02	AV VILLAVICENCIO - CR 28 (E-O)	SP111900181	26/03/2020	21/12/2023
DEI-027/CAM-02	AV CR 10 - CL 19 (N-S)	SP111900174	26/03/2020	21/12/2023
DEI-028/CAM-01	AV CR 7 - CL 93A (N-S)	SP101900131	26/03/2020	04/12/2023
DEI-028/CAM-02	AV CR 7 - CL 93A (S-N)	SP111900163	26/03/2020	04/12/2023
DEI-029/CAM-03	AU. NORTE - CL 109 (S-N) C. RAP	SP111900171	26/03/2020	23/05/2023
DEI-030/CAM-01	AV BOYACÁ - CL 168 (N-S)	SP111900157	26/03/2020	09/11/2023
DEI-030/CAM-02	AV BOYACÁ - CL 167 (S-N)	SP111900156	26/03/2020	23/05/2023
DEI-033/CAM-01	AV CL 80 - CR 114 (O-E)	SP111900141	26/03/2020	21/12/2023
DEI-033/CAM-02	AV CL 80 - CR 114 (E-O)	SP111900149	26/03/2020	21/12/2023
DEI-038/CAM-01	AU. SUR - CR 75D (O-E)	SP101900120	26/03/2020	04/12/2023
DEI-038/CAM-02	AU. SUR - CR 75A (E-O)	SP101900133	26/03/2020	04/12/2023
DEI-040/CAM-01	CL 63 SUR - CR 97B (O-E)	SP230400582	26/03/2020	23/05/2027

1) Comparendos

En este punto se expondrán las cifras que evidencian la cantidad de fotocomparendos que se han impuesto desde la fecha en que instalaron las mal llamadas “cámaras salvavidas”.

➤ Comparendos 2020-2024

- **Total por vigencias de 2020 a 2024 de todas las infracciones**

Desde el momento en que se implementaron las cámaras de fotodetección en mayo de 2020 y agosto de 2024 se han impuesto **1.867.854** fotocomparendos por todo tipo de infracción.

- **C35** Tecnicomecánica
- **D02** SOAT
- **D04** Cruzar semáforo en rojo

- **C29** Exceso de velocidad

De esa cifra, el **94%** corresponde a infracciones por exceso de velocidad (C29), lo que equivale a **1.749.649**

- **Solo en 2024**

Entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de agosto de 2024 se han impuesto **384.183** comparendos de los cuales **368.913** fueron por **exceso de velocidad**, es decir el 94%.

Es decir que si multiplicamos esos **368.913 comparendos que teníamos al mes de agosto de 2024 por el valor de la infracción C-29 exceso de velocidad en esta vigencia (\$572.600) tenemos que para agosto de 2024** les han impuesto comparendos a los ciudadanos por una cifra superior a **\$211.240** millones de pesos.

➤ **Puntos de más imposición**

En el **primer semestre de 2024** las cámaras de fotodetección que más han impuesto comparendos son:

- Avenida NQS con Calle 22: **29.236** infracciones
- Autopista Norte con Calle 102: **25.334** infracciones
- Autopista Norte con Calle 95: **23.979** infracciones
- Avenida Ciudad de Cali con Calle 15 A: **23.836** infracciones
- Autopista Norte con Calle 183 A: **23.541** infracciones

➤ **Puntos de menor imposición**

En el primer semestre de 2024 las cámaras de fotodetección que menos han impuesto comparendos son:

- Autopista Sur con Carrera 75 A: **1.460** infracciones
- Autopista Sur con Carrera 75 D: **1.202** infracciones
- Avenida Carrera 10 con Calle 19: **656** infracciones
- Autopista Sur con Calle 59 Sur: **152** infracciones
- Avenida Boyacá con Calle 52: **114** infracciones

➤ **Comparendos SITP**

Entre mayo de 2020 y abril de 2024 se impusieron **337** fotocomparendos a buses del Sistema Integrado de Transporte Público, de los cuales **31** corresponden al componente troncal y **306** al zonal.

A continuación de discriminan las infracciones por las cuales fueron impuestos los 337 fotocomparendos:

324 por la infracción **C29** “Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

11 por la infracción **D04** “No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, un “PARE” o un semáforo intermitente en rojo”

1 por la infracción **D02** “Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley”

1 por la infracción **C35** “No realizar la revisión técnico-mecánica”

➤ **Recaudo**

Recaudo 2020-2024

- **Total por vigencias de 2020 a 2024 de todas las infracciones**

Valor total de comparendos desde la entrada en operación (2020) y hasta el 31 de agosto de 2024:

\$1.058.363.710.700

Valor total recaudo efectivo desde la entrada en operación hasta el 31 de agosto de 2024:

\$437.602.948.080

- **Total por vigencias de 2020 a 2024 por C-29 (Exceso de Velocidad)**

Valor total comparendos por velocidad C-29 desde la entrada en operación hasta el 31 de agosto de 2024:

\$888.849.923.700

Valor total recaudado comparendos por velocidad desde la entrada en operación hasta el 31 de agosto de 2024:

\$375.517.955.912

Entonces, habiendo dejado claro el panorama actual en que nos encontramos respecto a la imposición de fotocomparendos y la necesidad de velar por la protección del bolsillo de los ciudadanos por encima de la necesidad de recaudo. Es que se propone que las sanciones y los pagos se hagan de manera proporcional a la diferencia entre la velocidad de captura del sistema y la velocidad máxima permitida para el tramo o vía donde ocurrieron los hechos.

6. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003, establece lo siguiente:

“Análisis del impacto fiscal de las normas. 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.

Sin embargo, es relevante mencionar, que, para el caso concreto, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una formade poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Por lo que, de ser necesaria la ejecución de algunos recursos para la implementación de esta iniciativa, o se entienda que la misma contiene impactos frente al recaudo esperado, considero posible que en la articulación con el Plan Distrital de Desarrollo, el mejoramiento del recaudo esperado o nominal que aún no ha entrado a la Secretaría de Hacienda Distrital y el presupuesto que se apruebe para las vigencias próximas de las entidades competentes, es posible se apropien los recursos con los cuales se puede financiar el presente proyecto en caso de requerirlo.

Cordialmente,

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO

Concejal de Bogotá D.C.

Partido Centro Democrático

PROYECTO DE ACUERDO NO 702 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE REGULA DE MANERA PROPORCIONAL Y JUSTA EL VALOR A PAGAR DE LAS SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD (C-29) EN BOGOTÁ.”

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. Establecer en favor de las personas que cometen la infracción C-29 “*Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida*” establecida en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), alivios no tributarios y descuentos para que el pago de las sanciones e intereses se hagan de manera justa y proporcional al grado de incumplimiento de la norma. Lo anterior teniendo en cuenta el margen de tolerancia y calibración de los dispositivos de fotodetección y la proporcionalidad o grado de velocidad en que se incumple la norma.

ARTÍCULO 2. ALIVIO DE OBLIGACIONES NO TRIBUTARIAS POR DEUDAS ORIGINADAS POR SANCIONES IMPUESTAS A TRAVÉS DE SAST: Los deudores del Distrito Capital por concepto de obligaciones no tributarias correspondientes a infracciones de tránsito tipo (C-29) “*Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida*”, que hayan sido impuestas a través de SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones) desde el 25 de mayo del año 2020 en adelante, podrán deducir de la sanción e intereses causados a la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo, un valor proporcional a la diferencia entre la velocidad de captura del sistema reportada por la Secretaría Distrital de Movilidad y la velocidad máxima permitida para el tramo o vía donde ocurrieron los hechos así:

Entre 1 y 5 kilómetros por hora adicionales a la velocidad máxima permitida en el tramo o vía el 100% del capital correspondiente al saldo insoluto de la deuda y de los intereses causados a la fecha de pago.

Entre 6 y 10 kilómetros por hora adicionales a la velocidad máxima permitida en el tramo o vía el 60% del capital correspondiente al saldo insoluto de la deuda y de los intereses causados a la fecha de pago.

Parágrafo 1. Los deudores que a la fecha de publicación de este Acuerdo tengan suscrito algún acuerdo de pago vigente podrán acceder a la misma exoneración.

Parágrafo 2. Excepciones. No se concederá el beneficio establecido en el presente artículo a los siguientes deudores:

1. Las personas naturales o jurídicas que hayan sido objeto de multas derivadas de incumplimientos contractuales en Bogotá, Distrito Capital.
2. Las personas naturales que hayan sido sancionadas por conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas en los términos dispuestos en el artículo 5° de la Ley 1696 de 2013.

Parágrafo 3. El presente alivio no podrá acumularse a otros existentes.

La Administración Distrital reglamentará los requisitos que deben acreditar los contribuyentes para acceder a este alivio.

ARTÍCULO 3. DESCUENTO PROPORCIONAL DE PAGO POR FOTOCOMPARENDOS IMPUESTOS A TRAVÉS DE SAST: Las personas que sean objeto de imposición de fotoccomparendos producto de infracciones de tránsito tipo (C-29) “*Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida*”, a favor de la Secretaría Distrital de Movilidad, podrán descontar del fotoccomparendo impuesto a través de SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos

y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones) un valor proporcional a la diferencia entre la velocidad de captura del sistema y la velocidad máxima permitida para el tramo o vía donde ocurrieron los hechos así:

Entre 1 y 5 kilómetros por hora adicionales a la velocidad máxima permitida 100% del valor del fotocomparendo.
--

Entre 6 y 10 kilómetros por hora adicionales a la velocidad máxima permitida 60% del valor del fotocomparendo.
--

Entre 11 y 15 kilómetros por hora adicionales a la velocidad máxima permitida 20% del valor del fotocomparendo.

Entre 16 y 20 kilómetros por hora adicionales a la velocidad máxima permitida 10% del valor del fotocomparendo.

La Administración Distrital reglamentará los requisitos que deben acreditar los contribuyentes para acceder a este descuento.

Parágrafo 1. Excepciones. No se concederá el beneficio establecido en el presente artículo a los siguientes deudores:

1. Las personas naturales o jurídicas que hayan sido objeto de multas derivadas de incumplimientos contractuales en Bogotá, Distrito Capital.
2. Las personas naturales que hayan sido sancionadas por conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas en los términos dispuestos en el artículo 5° de la Ley 1696 de 2013.

Parágrafo 3. El presente descuento no podrá acumularse a otros existentes.

ARTÍCULO 4. INFORME. La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Secretaría de Hacienda Distrital entregarán un informe anual al Concejo de Bogotá D.C; en relación con el cumplimiento del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5. VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PROYECTO DE ACUERDO NO 703 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PAZ, RECONCILIACIÓN Y NO ESTIGMATIZACIÓN DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Acuerdo tiene como objeto adoptar los lineamientos para la construcción de una Política Pública Distrital de Paz, Reconciliación y No estigmatización para la ciudad de Bogotá, la cual busca garantizar la construcción de una paz integral, la reconciliación y la convivencia pacífica en el Distrito Capital. Estos lineamientos fundamentan la política pública en la promoción de una cultura de paz, la implementación de acciones de justicia transicionales, el cierre de brechas estructurales, la creación de oportunidades para convivir en paz, la prevención de conflictividades sociales, el fortalecimiento de la comunicación para la no estigmatización y transformación de conflictos urbanos con acciones afirmativas de construcción de paz urbana.

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. Definición del problema

El problema central que se busca abordar con la implementación de una Política Pública de Paz, Reconciliación y No Estigmatización en Bogotá es dar solución a la persistencia de conflictos sociales, violencias y efectos estructurales del Conflicto Armado Interno que afectan la convivencia pacífica y la cohesión social en la ciudad. Así como buscar nuevas formas de concebir la construcción de paz en Bogotá. El eje central que se buscan con los siguientes lineamientos de política pública será abordar la conceptualización sobre lo que significa construir **paz en la urbanidad**, Bogotá es “la gran ciudad”³ y ese concepto de urbanidad en la paz al cual se hace referencia es lo “urbano”, adjetivo perteneciente o relativo a la ciudad y, por ende, a otros núcleos de población, según la Real Academia Española⁴. Este concepto de **paz urbana** más adelante será clave para comprender el sentido que se debe tener a la hora de construir paz en la ciudad.

El conflicto armado interno en Colombia ha sido un factor dinámico e impulsor de las desigualdades y la violencia en Bogotá, debido a su naturaleza prolongada y las complejas interacciones entre actores estatales y

³ Colombia Travel. (2019). *Bogotá*. Recuperado de: <https://colombia.travel/es/bogota>

⁴ ASALE, R., & RAE. (2023). *Diccionario de la lengua española RAE - ASALE*. “Diccionario de La Lengua Española” - Edición Del Tricentenario. Recuperado de: <https://dle.rae.es/urbano>

no estatales. Como señala Quintero (2014)⁵, "el conflicto ha evolucionado a partir de múltiples factores, siendo un conflicto de naturaleza esencialmente política, pero profundamente influenciado por problemas estructurales como la desigualdad socioeconómica y la exclusión política" (p. 2). En Bogotá, esta dinámica se ha manifestado particularmente a través del desplazamiento interno, donde miles de personas han llegado a la ciudad buscando refugio, pero se han encontrado con condiciones de pobreza, marginación y segregación socioespacial⁶, exacerbando las tensiones sociales y aumentando la presión sobre los servicios públicos. Además, la presencia histórica de actores armados y la continua militarización en ciertas zonas han contribuido a la perpetuación de la violencia y la falta de cohesión social, factores que complican la construcción de paz y acciones de reconciliación en la ciudad. Los conflictos tienen orígenes complejos que incluyen, pero no se limitan, a las desigualdades socioeconómicas.

Adicionalmente, la proliferación de economías ilícitas en Bogotá ha intensificado significativamente el conflicto urbano, alimentando la violencia y desestabilizando los esfuerzos por construir una paz sostenible en la ciudad. Según el *Informe Especial de la Defensoría del Pueblo "Economías ilegales, actores armados y nuevos escenarios de riesgo en el posacuerdo"* (2018)⁷, estas economías ilegales, incluyendo el narcotráfico y el contrabando, han fortalecido a los actores armados ilegales, quienes utilizan estas actividades como fuentes de financiación para consolidar su control sobre territorios y poblaciones vulnerables. Este control les permite no solo aumentar sus capacidades operativas, sino también establecer sistemas de coerción y violencia que dificultan la cohesión social y el acceso a servicios públicos, exacerbando así la inseguridad y la fragmentación social en Bogotá. La competencia por los beneficios de estas economías ilícitas entre distintos grupos armados ha perpetuado ciclos de violencia, victimización y corrupción, dificultando enormemente la implementación de políticas públicas de paz y reconciliación en contextos urbanos.

La historia de violencia asociada al conflicto armado interno de Colombia, y la falta de mecanismos efectivos para la resolución pacífica de conflictos. Además, la estigmatización de ciertos grupos poblacionales, incluidos desplazados, minorías étnicas, y comunidades vulnerables, agrava la situación, perpetuando ciclos de exclusión y marginación. La falta de integración social y el débil tejido social en algunas localidades de la ciudad también contribuyen a la exacerbación de estas problemáticas, impidiendo el desarrollo de una paz estable y duradera. La definición del problema se hace con base en la recopilación bibliográfica la cual apartado por apartado se va a desarrollar en la siguiente exposición de motivos.

2.2. Análisis del problema

⁵ Quintero, C. (2014). *Dinámicas del conflicto armado interno colombiano: una visión desde la construcción de paz*. Bucaramanga, Colombia: Universidad Autónoma de Bucaramanga (UNAB). Recuperado de: https://repository.unab.edu.co/bitstream/handle/20.500.12749/2181/2014_Articulo_Christian_Quintero_Herrera.pdf?sequence=2

⁶ Martínez, A. L. (5 de mayo de 2018). *Segregación socioespacial bajo el nuevo modelo de ciudad en América Latina. Características, perspectivas e implicaciones*. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/hall/v15n30/1794-3841-hall-15-30-99.pdf>

⁷ Defensoría del Pueblo. (2018). *Informe especial: Economías ilegales, actores armados y nuevos escenarios de riesgo en el posacuerdo*. Defensoría Delegada para la Prevención de Riesgos de Violaciones a los Derechos Humanos y DIH - SAT. Recuperado de: <https://www.defensoria.gov.co>

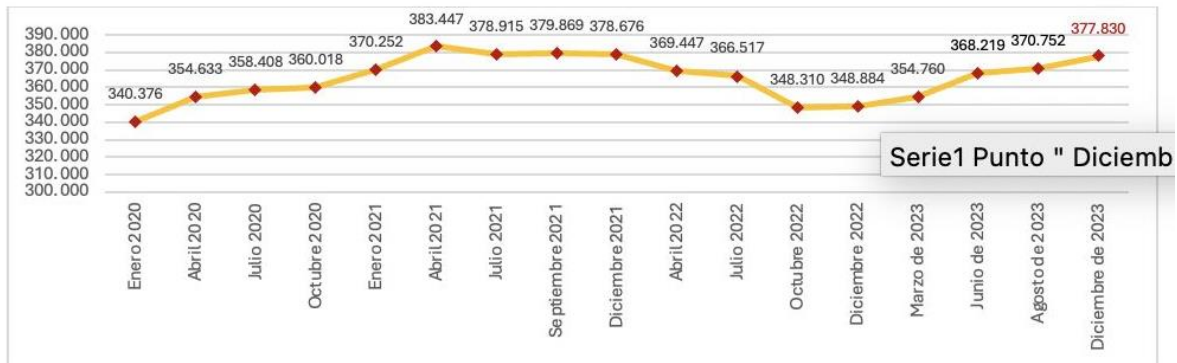
Como se aborda en la definición de la problemática la existencia de la **violencia estructural**, el cual es un concepto clave desarrollado por Galtung (1969). El autor explica que esta forma de violencia "no es directa ni personal, sino que está incrustada en las estructuras sociales, y se manifiesta cuando las personas están situadas de tal manera que sus potenciales no pueden realizarse" (Galtung, 1969, p. 171)⁸. En Bogotá, esta violencia estructural se manifiesta a través de desigualdades en el acceso a recursos, educación y empleo, lo que mantiene a segmentos de la población en condiciones de vulnerabilidad extrema. Esto que ocurre en Bogotá y que lo une con esas violencias estructurales no percibidas ni directas ni personales ello se explica a través de la **segregación socioespacial**, lo cual es un proceso que se manifiesta cuando las políticas públicas y el mercado inmobiliario actúan para concentrar a ciertos grupos poblacionales en áreas específicas, limitando su acceso a servicios y oportunidades. Según Calderón y Aguiar (2019)⁹, "la segregación socioespacial en América Latina ha sido históricamente impulsada por políticas urbanas que priorizan la inversión en áreas de alto valor mientras relegan a la periferia a las poblaciones de bajos ingresos" (Calderón & Aguiar, 2019, p. 14). En Bogotá, esta dinámica es evidente en cómo las zonas periféricas, con menor acceso a servicios y oportunidades, concentran a poblaciones vulnerables, exacerbando las desigualdades existentes.

Al contrastar la teoría con la realidad de la ciudad, se hace necesario expandir el análisis sobre cuál es esa vida cotidiana de los ciudadanos que residen en Bogotá y esas brechas de exclusión que a hoy persisten. Según la información suministrada por la Consejería de Paz, Víctimas y Reconciliación entregada en el informe al Concejo de Bogotá en el día de conmemoración a las víctimas del conflicto armado el 9 de abril de 2024 se precisa que: "A 31 de diciembre de 2023 el total de hechos declarados en la ciudad es de 448.549. De estos el mayor porcentaje lo tiene el hecho de desplazamiento forzado con un 77,2% (346.196), seguido por amenaza (39.071) donde según la UARIV¹⁰, se ubican 377.830 víctimas. Esto representa el 3,9% del total de víctimas en el país, y el 4,7% de la población total de la ciudad".

⁸ Galtung, J. (1969). *Violence, peace, and peace research*. *Journal of Peace Research*, 6(3), 167-191. Recuperado de: <https://www.jstor.org/stable/422690>

⁹ Calderón, J., & Aguiar, S. (2019). *Segregación socioespacial en las ciudades latinoamericanas*. Editorial Teseo. Recuperado de: https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20190816022215/Segregacion_socioespacial.pdf

¹⁰ Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas (UARIV). (31 de julio de 2024). Registro Único de Víctimas. Datos Para La Paz. Recuperado de: <https://datospaz.unidadvictimas.gov.co/registro-unico-de-victimas/>



Gráfica 1: Población víctima del conflicto interno armado que se ubica en Bogotá D.C 2020-2023.

Fuente: Consejería Distrital de Paz, Víctimas y Reconciliación, 2024.¹¹

En un 11% ha aumentado en 3 años la población víctima que se ubica en la ciudad hasta finales del 2023. De las víctimas que informan su lugar de ubicación, con corte a diciembre de 2023, las localidades donde se ubica el mayor número de víctimas según el mismo informe son: Kennedy (40.652), Ciudad Bolívar (38.524) y Bosa (37.420).

Adicionalmente, al contrastar esta información con cifras más actualizadas a corte del 31 de julio de 2024 según el Registro Único de Víctimas extrayendo sus datos desagregados este es el panorama para Bogotá:

¹¹ Información suministrada en el informe presentado a cargo de la Consejería de Paz, Víctimas y Reconciliación en el marco de la conmemoración del 9 de abril día de las víctimas en el Concejo de Bogotá.

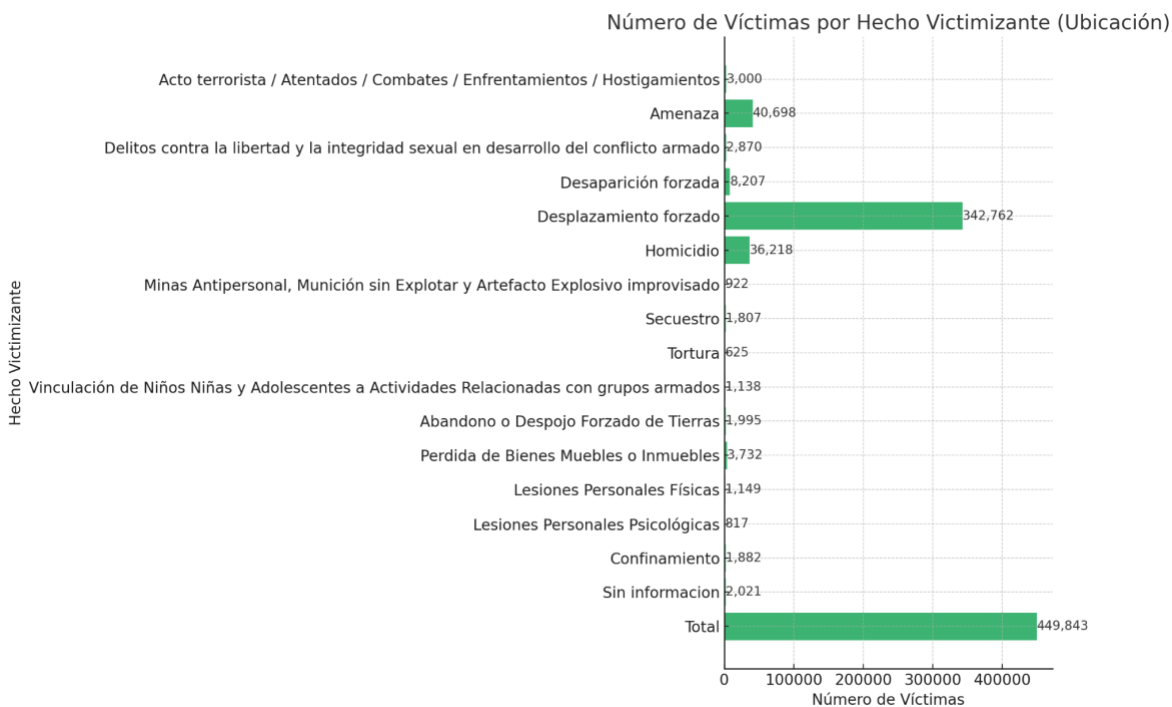
<i>Hechos Victimizantes Desagregado (Bogotá D.C)</i>					
Hecho Victimizante	Víctimas Ocurrencia	Víctimas Declaración	Víctimas Ubicación	Sujetos de Atención	Número de Eventos
Acto terrorista / Atentados / Combates / Enfrentamientos / Hostigamientos	2,026	3,686	3,000	2,720	2,059
Amenaza	4,755	79,338	40,698	39,642	6,420
Delitos contra la libertad y la integridad sexual en desarrollo del conflicto armado	135	4,162	2,870	2,822	144
Desaparición forzada	1,579	17,773	8,207	6,663	1,597
Desplazamiento forzado	15,263	731,756	342,762	304,071	16,026
Homicidio	6,454	83,201	36,218	29,747	6,555
Minas Antipersonal, Munición sin Explotar y Artefacto Explosivo improvisado	45	4,937	922	872	45
Secuestro	301	2,668	1,807	1,430	306
Tortura	93	1,372	625	580	94
Vinculación de Niños Niñas y Adolescentes a Actividades Relacionadas con grupos armados	112	3,626	1,138	1,054	112
Abandono o Despojo Forzado de Tierras	0	41,259	1,995	1,889	0
Pérdida de Bienes Muebles o Inmuebles	3,761	5,290	3,732	3,439	3,837
Lesiones Personales Físicas	237	1,678	1,149	1,104	237
Lesiones Personales Psicológicas	166	2,395	817	724	167
Confinamiento	0	0	1,882	1,869	0
Sin información	12	39,295	2,021	1,513	12
Total	34,939	1,022,436	449,843	400,139	37,611

Tabla 1:
Hechos

Victimizantes Desagregados en Bogotá D.C a corte del Miércoles 31 de Julio de 2024

Fuente: Elaboración Propia con Datos del Registro Único de Víctimas, 2024.¹²¹² Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas (UARIV). (31 de julio de 2024). Registro Único de Víctimas. Datos Para La Paz. Recuperado de: <https://datospaz.unidadvictimas.gov.co/registro-unico-de-victimas/>

Las víctimas que declaran vivir en la ciudad de Bogotá hoy suman 449.843 por cualquiera que sea su hecho victimizante. Si se desagrega por hecho victimizante la siguiente gráfica estima esas cifras:



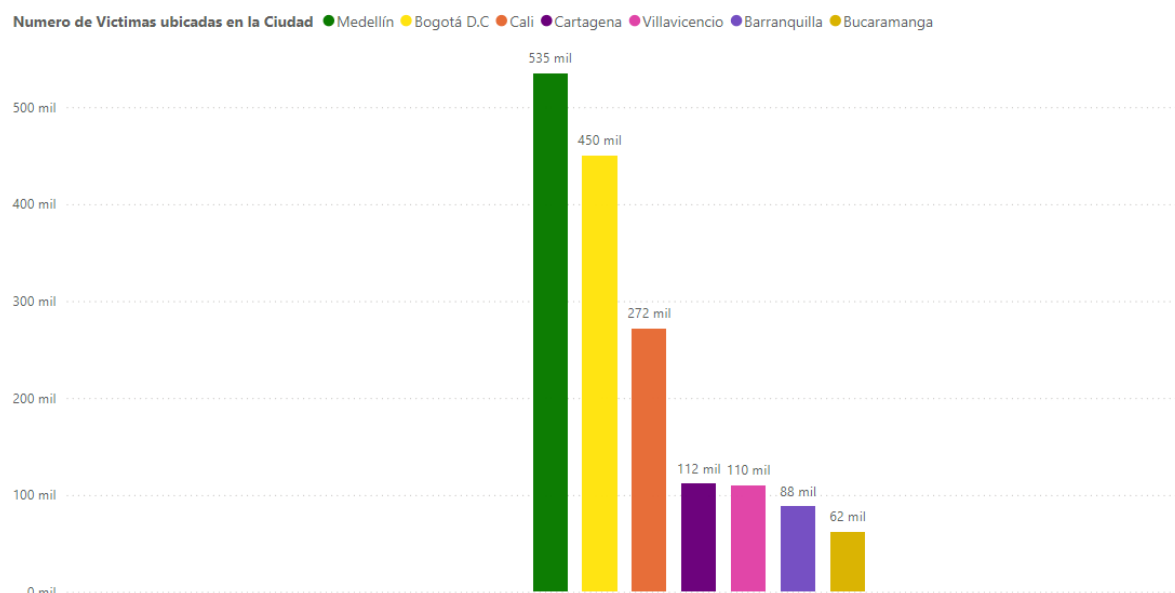
Gráfica 2: Número de víctimas por hecho victimizante que residen en Bogotá con corte a 31 de julio de 2024.

Fuente: Elaboración Propia con Datos del Registro Único de Víctimas, 2024.¹³

En este caso se toman las cifras de la tabla 1 en su columna “víctimas ubicación”, lo cual hace referencia a personas reconocidas en el marco de la Ley 1448 de 2011, que de acuerdo con la última ubicación conocida vive en el territorio, en este caso en la ciudad de Bogotá. El hecho victimizante de desplazamiento forzado tiene una cifra de 342,762 que representa aproximadamente el 76.19% del total de 449,843 víctimas en Bogotá, como dato adicional la cifra por el hecho victimizante de amenaza representa 9.05% con 40.698 víctimas.

Bogotá es la segunda ciudad donde residen más víctimas del conflicto interno armado, según el siguiente gráfico con la información suministrada por el Registro Único de Víctimas. Se estima que en la ciudad de Medellín se ubican 534,955 víctimas del conflicto y en la ciudad de Bogotá 449,843, estos son cifras totales que incluyen todos los hechos victimizantes que se encontraban en la tabla 1 ya que están establecidos por la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas (UARIV).

¹³ *Ibíd.*



Gráfica 3: Número de víctimas del conflicto armado ubicadas en las principales ciudades de Colombia con corte al 31 de julio de 2024.

Fuente: Elaboración Propia con Datos del Registro Único de Víctimas, 2024.¹⁴

Con base en el gráfico anterior Bogotá es la segunda ciudad que resguarda a las víctimas del conflicto interno armado en el país, sin discriminar su hecho victimizante, únicamente se toma la categoría de “víctimas ubicación” que presenta el Registro Único de Víctimas para recopilar las cifras de víctimas que residen en cada una de las ciudades anteriormente expuestas. Con base en lo anterior, las víctimas en Bogotá deben volver a iniciar su vida, se deben contemplar acciones que ya están enmarcadas en la Ley 1448 de 2011¹⁵, la cual define unos mecanismos y procesos para su restauración, atención, asistencia y reparación, y Bogotá debe hacerlo mejor, con base en el diagnóstico de las víctimas del conflicto, adicionalmente, en centrarse solo en este grupo poblacional debe ser el paso de tránsito hacia un restablecimiento de su dignidad humana y su integridad como individuos, se deben crear las condiciones propensas para que quien hoy es víctima siga con su vida y Bogotá le otorgue esa nueva oportunidad.

El factor de violencia estructural combinado con la segregación socioespacial después de tener una descripción de las víctimas en Bogotá es una realidad, pues según uno de los últimos informes de la Unidad para las Víctimas el Gobierno Nacional ajustó la medición de la “Superación de Situación de Vulnerabilidad” para conocer mejor el panorama de la población desplazada¹⁶:

¹⁴ *Ibíd.*

¹⁵ Congreso de la República de Colombia. (10 de junio de 2011). Ley 1448 de 2011. "Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones".

¹⁶ Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas (UARIV). (2024). *Gobierno Nacional ajustó medición de la Superación de Situación de Vulnerabilidad*. Recuperado de: <https://www.unidadvictimas.gov.co/gobierno-del-cambio-ajusto-medicion-superacion-situacion-vulnerabilidad-conocer-mejor-poblacion-desplazada/>

“Entre otros datos de la medición, la mayor cantidad de víctimas de desplazamiento que no ha superado su situación de vulnerabilidad se encuentra en Bogotá D.C. (277.531 víctimas); Medellín, Antioquia (269.265); Buenaventura, Valle del Cauca (177.157); Tumaco, Nariño (113.113) y Valledupar, Cesar (104.325)” (Unidad para las Víctimas, 2024)¹⁷.

Para llegar a esa nueva cifra de víctimas en situación de vulnerabilidad se establecieron unos nuevos criterios, los cuales según este informe son: una nueva metodología están la evaluación periódica, una valoración simultánea de los ocho derechos que componen la medición y una evaluación diferencial del derecho a la generación de ingresos, considerando aspectos como la tasa de dependencia del hogar y la presencia de miembros con características diferenciales¹⁸.

Sin embargo, ahí no se encuentra el único reto de una futura política pública de paz en Bogotá, también debe hacer frente a la violencia estructural ejercida a otros grupos poblacionales. Un enfoque útil es examinar cómo las desigualdades socioeconómicas y la concentración del poder político y económico perpetúan formas de violencia que afectan especialmente a los jóvenes de la ciudad. En el contexto bogotano, estas dinámicas se manifiestan en la precariedad laboral, la marginalización social y la falta de acceso a oportunidades, lo que no solo genera condiciones de vida adversas, sino también una naturalización de la violencia en diversas formas, incluyendo la violencia simbólica y la estigmatización de sectores populares. Estos factores están intrínsecamente vinculados con la estructura del modelo neoliberal que predomina en Colombia, el cual, como se menciona en el artículo de Aguilar y Muñoz (2015)¹⁹, depende de poderosos mecanismos de control y dominación para mantener el status *quo*, reforzando la perpetuación de la violencia en el ámbito social y político de la ciudad.

En este sentido, los mecanismos de control y dominación en Bogotá no solo buscan mantener el statu quo, sino que también se benefician de él. La violencia estructural actúa como una herramienta para consolidar el poder de las élites y para desmovilizar a aquellos que podrían desafiar el orden establecido. Esto se observa, por ejemplo, en la represión de movimientos sociales y juveniles que buscan reivindicar derechos y denunciar injusticias. El trabajo de autores como Harvey (2007)²⁰ sobre el "neoliberalismo" y su rol en la reconfiguración de las ciudades también es relevante aquí, al destacar cómo las políticas urbanas favorecen la acumulación de capital en detrimento de las clases populares, perpetuando así la violencia estructural.

Para finalizar el análisis de la problemática el documento "*Comprensiones de paz en habitantes de Bogotá: Razonamiento sociomoral frente a la violencia directa y estructural*" de Álvarez (2022), se puede extraer una comprensión detallada de la violencia estructural en Bogotá y en Colombia. La autora define la violencia estructural como una forma de violencia que "es fruto de una organización social injusta que afecta

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Aguilar, N. & Muñoz, G. (2015). La condición juvenil en Colombia: entre violencia estructural y acción colectiva. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 13 (2), pp. 1021-1035. Recuperado de: <http://scielo.org.co/pdf/rllcs/v13n2/v13n2a34.pdf>

²⁰ Harvey, D. (2007). *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press. Recuperado de: <https://archive.org/details/briefhistoryofne0000harv>

simultáneamente a un gran número de personas, limitando el desarrollo de su potencial y el goce de una vida digna" (p. 12). Esta violencia no se manifiesta de manera directa como la violencia física, sino que está arraigada en las estructuras políticas, económicas y sociales que perpetúan la inequidad y la exclusión social, afectando de manera desproporcionada a los sectores más vulnerables de la población²¹.

En el caso de Bogotá, la autora menciona que la violencia estructural se puede observar en fenómenos como el militarismo y la pobreza. El militarismo se refiere al gasto excesivo en defensa y seguridad en detrimento de sectores como la salud y la educación, lo cual perpetúa la desigualdad social. La pobreza, por su parte, es una de las manifestaciones más evidentes de la violencia estructural, donde las brechas de inequidad en acceso a recursos básicos como la educación, la salud y la vivienda son exacerbadas por un sistema político y económico injusto²².

Por lo tanto, en el contexto de Bogotá, la violencia estructural se manifiesta como una barrera sistémica que impide que una parte significativa de la población acceda a una vida digna, en cuanto más se enfoque el análisis poblacional más extenso será el análisis de esas violencias estructurales perpetuando un ciclo de pobreza y exclusión que es difícil de romper sin cambios profundos en las estructuras sociales y políticas que sostienen estas desigualdades.

2.3. Contexto internacional, regional y comparativo

Los diversos procesos en el marco de los conflictos en curso o procesos de posconflicto en los diversos países del mundo funcionan como punto de partida para analizar los aprendizajes que han quedado, las acciones y esfuerzos que se han hecho desde las organizaciones internacionales y que se puede traer de ese cúmulo de experiencias a Colombia, en específico como un insumo para la construcción de paz, reconciliación, conflicto y posconflicto en la ciudad de Bogotá.

2.3.1 Lecciones del proceso de paz de Irlanda del Norte: El proceso de paz en Irlanda del Norte, culminado con la firma del Acuerdo de Belfast en 1998²³ o Los Acuerdos del Viernes Santo fueron un pacto político diseñado para poner fin a 30 años de conflicto violento en Irlanda del Norte. Es un ejemplo emblemático en la historia de la resolución de conflictos, especialmente relevante para países que buscan una paz duradera tras décadas de violencia. En un contexto marcado por profundas divisiones religiosas, políticas y sociales entre unionistas protestantes y republicanos católicos, el acuerdo de paz fue el resultado de intensas negociaciones que lograron transformar un conflicto aparentemente intratable en un proceso de reconciliación²⁴.

²¹ Álvarez, M. (2022). *Comprensiones de paz en habitantes de Bogotá: Razonamiento sociomoral frente a la violencia directa y estructural*. Bogotá, Colombia. Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/81860>

²² *Ibíd.*

²³ BBC News. (10 de abril de 2023). *Qué fueron los Acuerdos de Viernes Santo que han dado 25 años de paz a Irlanda del Norte* - BBC News Mundo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-65213634>

²⁴ *Ibíd.*

Para reflexionar sobre este proceso de paz, se va a tomar el artículo de “Lessons from the Northern Ireland Peace Process” de White (2017)²⁵ para conocer de cerca cuáles fueron las lecciones aprendidas de este proceso. El autor menciona que *“the lack of reconciliation in Northern Ireland has made the implementation of the Agreement difficult, due to the continuing suspicion between the communities that prevents them from being able to create a shared future”* (White, 2017, p. 32)²⁶. El autor hace énfasis en la desconfianza persistente entre las comunidades que impide la construcción de un futuro compartido, adicionalmente a eso, explica cómo la centralidad de la reconciliación en el país no se ha dado puesto que la dinámica de este proceso de pacificación fue excluyente a la sociedad civil. De hecho, afirma que *“the exclusion of ordinary people from the peace process made it easier for political representatives to craft an agreement, but it also meant that the mass public was demobilized from the political process until it was needed for ratification of the Agreement”* (White, 2017, p. 30). El proceso de paz en Irlanda del Norte fue un proceso donde la inclusión de la población en general no estuvo enterada ni fue partícipe hasta su ratificación. Al hacer el proceso comparado del Acuerdo Final para la Paz en Colombia, algo similar pasó al momento de votar en el plebiscito por la paz en 2016, pues como lo explica Hernandez (2016) en su artículo “Mentiras y desinformación: obstáculos para la refrendación de la paz”:

“El grave problema de legitimidad que tiene el proceso de paz dentro de la población, obedece a varios factores: “En primer lugar, el modelo de la mesa de negociación de adelantarse en La Habana, en un ambiente de confidencialidad, no ha permitido que la población sienta el proceso como muy cercano. En segundo lugar, creo que es normal que las sociedades experimenten procesos de polarización después de tantos años de guerra y de violencia” (Hernández, 2016, p. 1).

Una legitimidad que no era tangible, pues según se explica en el artículo, el aprovechamiento de ciertos sectores políticos ante este ambiente de confidencialidad fue usado para apoyar el no en el plebiscito, mencionando una inconstitucionalidad que no existía y fragmentando aún más esa legitimidad. El aprendizaje con esta lección en el marco del posconflicto de Irlanda del Norte en el contexto que se encuentra Colombia y, en específico, la ciudad de Bogotá significa blindar esa legitimidad que debe cubrir al Acuerdo Final de Paz, siendo una política pública de paz la hoja de ruta para construir y terminar de implementar el acuerdo al menos en la ciudad.

No es solo la legitimidad del acuerdo, sino la importancia de la reconciliación que construye. El plebiscito polarizó al país, decidir entre sí o no al acuerdo, no dista mucho de lo que White (2017) identifica como *“the lack of reconciliation in Northern Ireland has made the implementation of the Agreement difficult”*. La reconciliación es un factor determinante para la implementación de los Acuerdos, pues gozando de legitimidad se concibe como un pacto social o un acuerdo nacional que el Acuerdo Final de Paz se implemente en el menor tiempo posible, pues, posibilita cerrar una herida, por tal motivo, la lección que presenta el autor en la reconciliación deben entrar todos, todos los sectores políticos, sociales, poblacionales y económicos del país,

²⁵ White, T. J. (2017). *Learning from the Northern Ireland Peace Process: Sui Generis and Broader Lessons?* Xavier University. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/273380798_Lessons_from_the_Northern_Ireland_Peace_Process

²⁶ *Ibíd.*

para comprender que es un Acuerdo Nacional que implica e impacta a toda la sociedad colombiana víctima, no víctima y victimaria, pues como lección para una futura política pública se debe solucionar ese problema de falta de legitimidad, importancia y reconciliación en torno a un acuerdo en común como lo es el Acuerdo Final de Paz.

Como otra de las lecciones que White (2017) menciona que: "Economic aid is thus integral to peacebuilding and is part of a multi-track peace process in Northern Ireland. Aid is meant to yield economic development and intercommunal cooperation in bringing about peaceful coexistence and reconciliation" (White, 2017, p. 27)²⁷. Ver la cohesión social como punto de partida para una construcción de paz de la mano de ayuda económica y cooperación multinivel, donde recursos, ayuda humanitaria y técnica es parte de un proceso posconflicto. Esta lección da un aprendizaje para que los lineamientos sean de cara a obtener una cooperación multinivel que implique una cohesión social y a los diferentes apoyos internacionales para buscar una construcción real de paz en la ciudad.

A modo de conclusión, las lecciones del proceso de paz en Irlanda del Norte, particularmente, en lo que respecta a las acciones posteriores al conflicto como componentes de la reconciliación, la construcción de capital social, la ayuda económica y la gestión del legado del conflicto, ofrecen perspectivas para construir acciones que propicien mejorar la implementación del Acuerdo Final de Paz en la ciudad.

2.3.2. Desafíos de construcción de paz en África:

África es un continente marcado por desigualdades, conflictos e impactos del cambio climático, siendo los conflictos y la desigualdad su mayor problemática, pues como lo explica Pereira (2023) en su artículo titulado "África: Historia, Inestabilidad y Geopolítica":

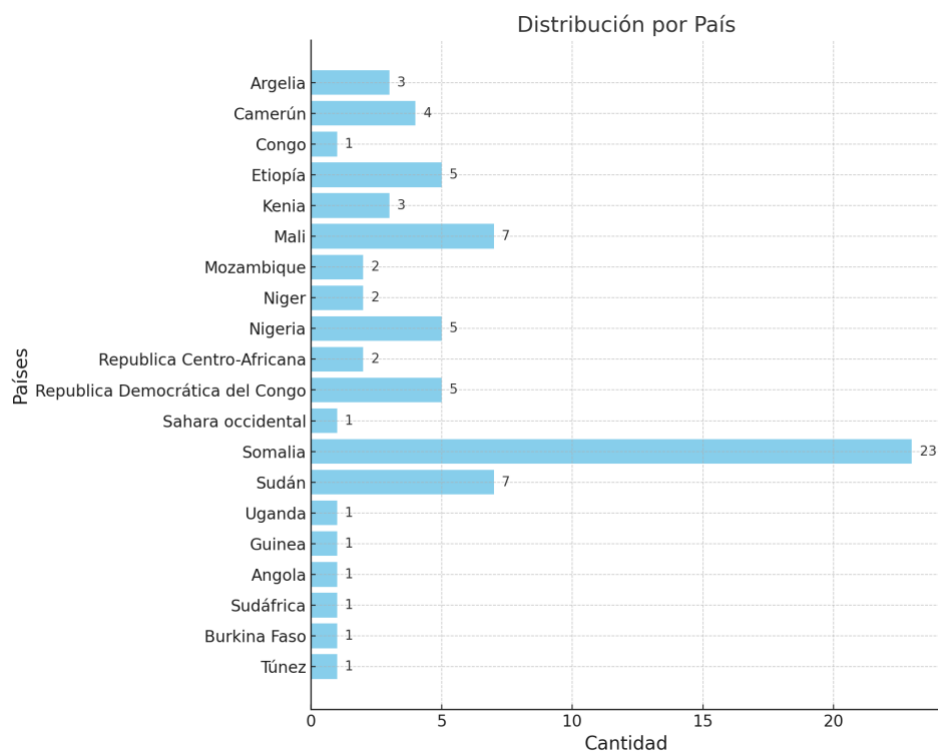
"La inestabilidad política ha signado al continente africano en las últimas décadas; este fenómeno se ha intensificado en los últimos años: Entre 2020 y 2021 se presentaron golpes de Estado en cinco países africanos: Chad, Malí, Guinea, Sudán y Níger, y el más reciente se dio en Gabón. África Occidental por ejemplo es una de las regiones más precarias del mundo, donde la pobreza extrema afecta a uno de cada tres habitantes" (Pereira, 2023)²⁸.

Para profundizar en este punto, se muestra cuáles son los países que tenían ataques de diferente tipo al año 2021:

²⁷ White, T. J. (2017). *Learning from the Northern Ireland Peace Process: Sui Generis and Broader Lessons?* Xavier University. Recuperado de:

https://www.researchgate.net/publication/273380798_Lessons_from_the_Northern_Ireland_Peace_Process

²⁸ Pereira, D. (2023). *África: Historia, Inestabilidad y Geopolítica*. El Universal; El Universal. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com/el-universal/168961/africa-historia-inestabilidad-y-geopolitica#:~:text=La%20inestabilidad%20pol%C3%ADtica%20ha%20signado%20al%20continente%20africano,extra%20afecta%20a%20uno%20de%20cada%20tres%20habitantes.>



Gráfica 4: Países con conflictos, ataques o hechos de conflictividad social en el continente africano a 2021.

Fuente: Elaboración propia con datos de Penci (2021)²⁹

Y, adicionalmente, los tipos de ataque que existían para ese año:

Tipo de ataque	Cantidad de hechos
Atentado terrorista (Explosivo)	20
Atentado terrorista (tiroteos)	23
Conflicto de carácter particular (étnico, nacionalista, independentista o político)	1
Enfrentamientos entre ejércitos estatales	3
Enfrentamientos entre ejércitos estatales y milicias insurgentes	14
Enfrentamientos entre facciones insurgentes	2
Otro(s)	4
Piratería	1
Protestas de civiles	2

²⁹ Penci, A. (2021). *La violencia en África: aproximaciones y datos - RRYP Relaciónateypunto - internacionalización de empresas*. Recuperado de: <https://relacionateypunto.com/la-violencia-en-africa-aproximaciones-y-datos/>

Total (al 15/02/2021)	70
------------------------------	----

Tabla 2: Conflictos, ataques o hechos de conflictividad social en el continente Africano a 2021.

Fuente: Elaboración propia con datos de Relacionate y Punto, 2021³⁰

Estos hechos han llevado a hacer análisis sobre las diversas conflictividades sociales, políticas y económicas de esa región, pues según la ACNUR (2017)³¹ de todos los lugares del mundo en los que la violencia obliga cada día a huir a civiles inocentes, África es probablemente el continente más castigado. Al incesante número de conflictos armados que se alargan a lo largo de los años, sumándose la pobreza como un factor adicional para esta migración de sus civiles, pues, explica que este continente tiene los 10 países con mas pobreza en el mundo, entre ellos los países que menciona con más conflictos internos son: Burundi, Malí, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Somalia y Sudán del Sur.

Por lo anteriormente expuesto para la construcción de este apartado se va a tomar un estudio que analizó a la 33^a Cumbre de Jefes de Estado de la Unión Africana en Addis Abeba, Etiopía, que se reunió con el tema "Silenciar las armas para 2020", que incluye centrarse en cuestiones económicas, sociales y de seguridad en África. Para esto la autora Africa (2020) menciona que: "examinar las condiciones objetivas que dieron lugar a las actuales iteraciones de violencia y evaluar si las medidas políticas y estrategias adoptadas a nivel internacional, regional y nacional acercan al continente a una paz sostenible"³², pues en este artículo se va a abordar cuáles son esos desafíos latentes para la construcción de paz en el continente africano y que se puede extraer de allí como experiencias para otros países.

La autora enfatiza en el riesgo latente de recaer nuevamente en el conflicto. Así:

"One of the major challenges of peacebuilding in Africa is the looming prospect of a relapse into violence, often due to the failure to address socio-economic justice issues. Peace agreements that extend political rights without matching social and economic rights often lead to frustration and disenfranchisement, particularly in societies where questions of land control and wealth distribution remain unresolved" (Africa, 2020, p. 9)³³.

Parfraseando lo que dice la autora, en Colombia, el riesgo de recaída en la violencia es una preocupación constante si no se abordan las profundas desigualdades económicas y la falta de justicia social. Los acuerdos de paz que extienden derechos políticos sin correspondencia en los derechos sociales y económicos pueden generar frustración y desafección, especialmente en sociedades donde las cuestiones de control de la tierra y distribución de la riqueza siguen sin resolverse. Este es un punto de partida para transformar a Bogotá a través de una política pública de paz en la extensión de esos derechos sociales y económicos que generen satisfacción,

³⁰ Ibídem.

³¹ Acnur. (2017). *África, el continente con más países en conflicto*. Recuperado de: <https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/africa-el-continente-con-mas-paises-en-conflicto>

³² Africa, S. (2020, November 9). *Challenges of Peacebuilding in Africa – ACCORD*. Recuperado de: <https://www.accord.org.za/conflict-trends/challenges-of-peacebuilding-in-africa/>

³³ Ibídem.

Bogotá debe ser la ciudad que genere esas oportunidades de no repetición, de no recaída en un conflicto armado o la continuación de ello.

La autora introduce un concepto sobre las amenazas asimétricas y su respuesta estatal, en los siguientes términos:

"Peacebuilding must continue in the face of asymmetrical threats, including armed insurgencies and the resulting humanitarian crises. The disruptive impact on civilian life—displacement, deaths, and disruption of normal communal life—creates a tremendous humanitarian burden" (Africa, 2020, p. 10)³⁴.

El impacto disruptivo en la vida civil—desplazamientos, muertes y la interrupción de la vida comunitaria normal—crea una tremenda carga humanitaria, menciona la autora. Es fundamental comprender lo que implica la existencia en Colombia de las disidencias armadas y otros actores ilegales que continúan siendo una amenaza significativa para el proceso de paz, pero también cómo estos actores hacen parte ya de una cotidianidad en la ciudad, pues, las estructuras armadas o grupos criminales hacen presencia en diversas zonas de la ciudad. Las "amenazas asimétricas" en Bogotá se manifiestan a través de la presencia y expansión de estructuras armadas delincuenciales como el "Tren de Aragua", las "AGC", y otros grupos organizados que operan en varias localidades de la ciudad. Estos grupos ejercen un control social y territorial que desafía directamente la autoridad estatal, complicando la respuesta gubernamental y exacerbando la crisis de seguridad en zonas específicas.

Según la Alerta Temprana No. 004-24 de 2024³⁵, emitida por la Defensoría del Pueblo, las localidades de Bogotá como Los Mártires, Santa Fe, y Chapinero, entre otras, han visto un aumento en la violencia extrema, la aparición de homicidios cometidos con un alto grado de brutalidad, y la consolidación de "santuarios" criminales donde estas organizaciones ejercen una forma de gobernanza paralela. Esta situación refleja cómo estas organizaciones criminales no solo controlan mercados ilegales como el tráfico de drogas y la extorsión, sino que también imponen su dominio sobre la vida cotidiana de los residentes, creando un "limbo social" donde el Estado de Derecho es reemplazado por la ley del más fuerte.

Ese impacto disruptivo en cada una de las localidades antes mencionadas deben abordarse de manera integral, evidenciando que existe ya una forma de vivir en esa cotidianidad a través del concepto de gobernanza paralela, imponiéndose sobre los ciudadanos. Es menester articular acciones para comprender las dimensiones humanas que implica esto, ya que no es un asunto única y exclusivamente de mitigar con los grupos o estructuras criminales, sino la dimensión reparadora hacia los ciudadanos que cohabitan en ese espacio y la resistencia ejercida hacia esa forma de actuar buscando alternativas no solo en seguridad.

Como último fragmento para el análisis la autora menciona que:

³⁴ *Ibíd.*

³⁵ Defensoría del Pueblo. (2024). *Alerta Temprana No. 004-24 de 2024*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: https://www.defensoria.gov.co/documents/20123/2723475/AT+-+004-24+PAT_Bogota_2202.pdf/58c0d14a-c359-6657-cc5c-2414e3df5f4d?t=1709059228423

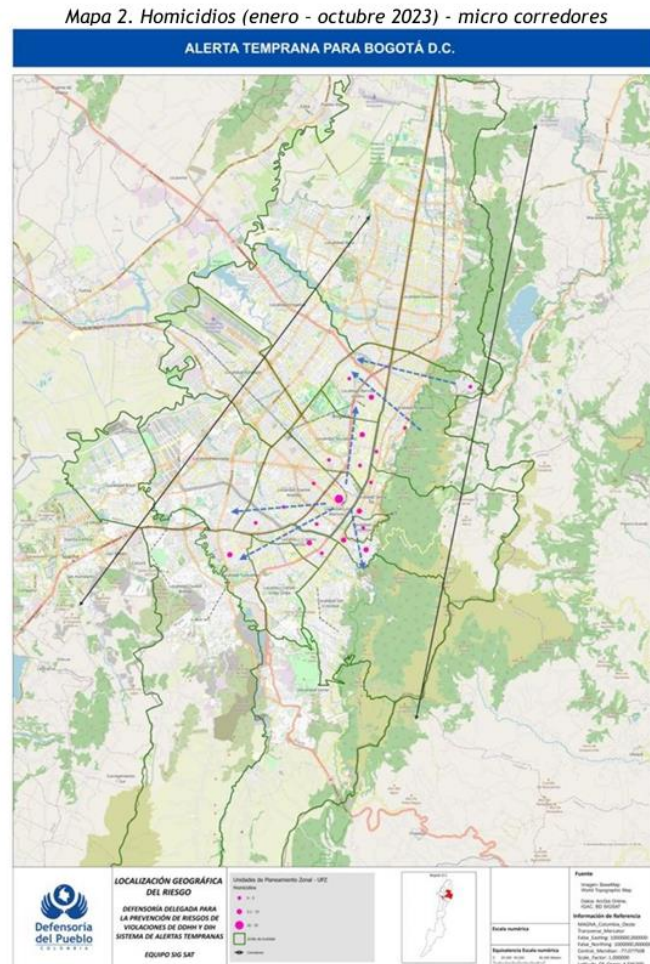
"There is a political economy of violence from which some benefit, complicating peacebuilding efforts. This often involves the proliferation of small arms, human and drug trafficking, and corrupt practices in both the state and private sectors" (Africa, 2020, p. 12)³⁶.

Introduce el término de la “economía política de la violencia”, el cual explica que es importante abordar las dinámicas que perpetúan la violencia, incluidos el tráfico de armas, el narcotráfico, el microtráfico y la corrupción, dinámicas de las cuales ciertos grupos o sectores se aprovechan. Es menester reconocer como por ejemplo el microtráfico es parte de esa cotidianidad explicada anteriormente, pues esa gobernanza paralela ejercida por ciertos grupos en la ciudad construye esos medios y mecanismos que le permitan crear rutas para sus actividades criminales, citando a la Alerta Temprana No. 004-24:

"Sumado a lo anterior, las organizaciones criminales disputan los micro-corredores o 'líneas' de tránsito entre las diferentes localidades donde se concentra el acopio, distribución y comercialización de armas, droga, elementos robados y contrabando, igualmente son lugares en donde se evidencian fenómenos como la trata de personas con fines de explotación sexual, mendicidad ajena, trabajos forzados, uso y utilización de niños y niñas" (Defensoría del Pueblo, 2024, p. 16)³⁷.

³⁶ Africa, S. (2020). *Challenges of Peacebuilding in Africa* – ACCORD. Recuperado de: <https://www.accord.org.za/conflict-trends/challenges-of-peacebuilding-in-africa/>

³⁷ Defensoría del Pueblo. (2024). *Alerta Temprana No. 004-24 de 2024*. Bogotá, Colombia, p. 16. Recuperado de: https://www.defensoria.gov.co/documents/20123/2723475/AT+-+004-24+PAT_Bogota_2202.pdf/58c0d14a-c359-6657-cc5c-2414e3df5f4d?t=1709059228423



Mapa 1: Microcorredores de Homicidios en Bogotá enero - octubre de 2023.

Fuente: Defensoría del Pueblo, 2024³⁸.

A modo de conclusión de este apartado, la situación en África ofrece lecciones críticas para Colombia, en específico para abordar en Bogotá, de ahí su análisis comparado, donde la fragilidad económica y social también presenta un riesgo significativo de reactivar la violencia si no se abordan las causas subyacentes. Además, la existencia de actores armados ilegales y la proliferación de economías criminales, como el microtráfico en Bogotá, reflejan desafíos similares a los observados en las reflexiones sobre diversos conflictos en África, donde la presencia de amenazas asimétricas complica los esfuerzos de construcción de paz y genera una carga humanitaria considerable.

2.3.3. Lecciones del posconflicto en Centroamérica:

³⁸ *Ibidem*.

Las autoras Botero y Vélez (2019)³⁹ analizaron 66 artículos que versaban sobre el tema del posconflicto para recopilar la información suficiente y llegar a la conclusión que la evidencia científica muestra que el posconflicto es la primera fase de consolidación de paz, los países y actores involucrados deben generar estrategias viables para su cimentación.

En sus conclusiones se aborda que se encuentra una necesidad de políticas públicas integradoras en el posconflicto, pues según lo exponen:

"Las políticas públicas en materia de posconflicto se convierten en un tema de reflexión importante para determinar el derrotero para el Estado en respuesta a las preocupaciones en materia de derechos humanos, que a su vez son la guía para alcanzar la paz estable y duradera, siempre y cuando se conviertan en directrices claras para que los entes gubernamentales ejecuten sus políticas públicas" (Vélez & Botero, 2020)⁴⁰.

Como lección determinante para Bogotá, desde el 2016 cuando inicia el proceso de implementación del Acuerdo Final de Paz e inicia un proceso de posconflicto no existe registro de una política pública de paz para la ciudad. Como lo sustentan las autoras este es el primer paso para una construcción de paz verdadera.

Hacen énfasis en la salud mental con un enfoque en las víctimas, así:

"La salud mental, específicamente la salud mental de las víctimas, es una de las mayores afectaciones a tratar en el posconflicto, lo que implica generar procesos de conciencia y compromiso social sobre su impacto en la construcción de un entorno apoyado desde la realidad para la reconstrucción del tejido social" (Vélez & Botero, 2020, p. 297)⁴¹.

Complementando el enfoque, este punto de reflexión abre la posibilidad de tener la salud mental de los ciudadanos en general de las zonas más afectadas por estructuras o grupos criminales, pues la construcción de paz en la cotidianidad representa hacerle frente a las afectaciones que generan esos grupos que anteriormente se mencionaron y constituyen su gobernanza paralela. Según García y Calvo (2019)⁴², las víctimas de criminalidad no solo experimentan consecuencias inmediatas como "frustración, temor, impotencia y pánico", sino que también desarrollan una "sensación de alerta constante, un cambio en la noción de la posibilidad de ser víctima y desesperanza en relación con soluciones al problema de la criminalidad" (García & Calvo, 2019)⁴³. Estos efectos prolongados en la salud mental subrayan la importancia de integrar estrategias psicosociales que no solo aborda el trauma inmediato, sino que también fortalezcan la resiliencia y la confianza

³⁹ Vélez, C., & Botero, M. (2020). *Evidencia científica sobre posconflicto en el contexto iberoamericano*. El Ágora USB, 20(1), 289-303. DOI: <https://doi.org/10.21500/16578031.4192>

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² García, J. D. & Calvo, M. A. . (2019). *¿Qué nos sucede cuando somos víctimas del crimen? Consecuencias psicológicas y percepción*. *Psicología Desde El Caribe*, 36(3), 400–418. <https://www.redalyc.org/journal/213/21364751005/html/>

⁴³ *Ibidem*.

en la seguridad a largo plazo, pero también estrategias institucionales para mitigar estos efectos, no solo con el uso de la fuerza policial para mitigar la criminalidad.

Además, los autores destacan que "las medidas de autoprotección adoptadas por las víctimas, como la hipervigilancia y la desconfianza, pueden llevar a una menor participación en actividades sociales y a una mayor sensación de aislamiento" (García & Calvo, 2019)⁴⁴. Esto sugiere que, para la construcción de paz en áreas bajo el control de grupos criminales, es esencial implementar intervenciones que no sólo reduzcan el miedo al crimen, sino que también promuevan la reintegración social y la cohesión comunitaria, evitando que la sociedad caiga en un estado de parálisis frente a la violencia.

El proceso de posconflicto en Colombia enfrenta desafíos significativos para comprender sus dimensiones en cada ciudad o municipio del país, que van más allá del simple cese de hostilidades. La experiencia internacional, especialmente en regiones que han vivido conflictos prolongados y han intentado reconstruir la paz, ofrece lecciones para entender y abordar las dinámicas de violencia que persisten incluso después de la firma de acuerdos de paz. Un análisis comparativo con la violencia juvenil en Centroamérica revela la importancia de confrontar las causas subyacentes del conflicto, la necesidad de fortalecer la democracia y la urgencia de abordar la cultura de la violencia y la exclusión social. A continuación, se exploran los principales desafíos y lecciones que Colombia puede extraer de estas experiencias para consolidar una paz duradera.

Para este análisis se toma de referencia el artículo de Wielandt(2005) "*Hacia la construcción de lecciones del posconflicto en América Latina y el Caribe*"⁴⁵. El autor subraya que las causas subyacentes de los conflictos armados en Centroamérica no se resolvieron completamente con el fin de las hostilidades, lo que ha llevado a una transición hacia otras formas de violencia, especialmente la criminal.

"El problema yace, en consecuencia, en una continuidad de las causas; o sea, las condiciones sociales, que suscitaron los conflictos se mantienen al término de éstos, y la regulación de las crisis adquieren otras formas de escape social a través de la violencia privada criminal" (Wielandt, 2005, p. 7)⁴⁶.

En este punto, es importante recalcar en la experiencia centroamericana las condiciones sociales que originaron el conflicto armado, como la desigualdad y la exclusión social, que persisten y podrían transformar la violencia política en criminal si no se abordan adecuadamente. En Bogotá, estas causas como la exclusión y las pocas oportunidades facilitan el reclutamiento de niños, niñas, adolescentes y jóvenes (NNAJ) por grupos armados ilegales o estructuras organizadas de crimen (Tabla 3).

⁴⁴ *Ibíd.*

⁴⁵ Wielandt, G. (2005). *Hacia la construcción de lecciones del posconflicto en América Latina y el Caribe. Una mirada a la violencia juvenil en Centroamérica*. Políticas Sociales, 115. Santiago de Chile, Chile. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1d14da31-3a3e-4924-9f4d-e69af93fd220/content>

⁴⁶ *Ibíd.*

Tabla 12. Presuntos casos de reclutamiento, uso y utilización reportados en el Sistema de Alertas desagregado por año y localidad, 2016 a 2023.

Localidad	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
01 – Usaquén	0	0	0	0	0	1	1	3	5
02 – Chapinero	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - Santa fe	0	0	0	0	0	0	1	0	1
04 - San Cristóbal	0	0	0	0	1	0	0	11	12
05 – Usme	0	0	0	0	0	0	1	2	3
06 – Tunjuelito	0	0	0	0	0	0	1	2	3
07 – Bosa	0	0	0	0	1	0	3	3	7
08 – Kennedy	0	0	0	0	2	0	5	6	13
09 – Fontibón	0	0	0	0	0	0	1	1	2
10 – Engativá	0	0	0	0	1	1	1	6	9
11 – Suba	0	0	0	0	3	0	8	7	18
12 - Barrios Unidos	0	0	0	0	0	0	1	2	3
13 - Teusaquillo	0	0	0	0	0	0	1	0	1
14 - Los Mártires	0	0	0	0	1	0	0	1	2
15 - Antonio Nariño	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 - Puente Aranda	0	0	0	0	0	4	2	1	7
17 - Candelaria	0	0	0	0	0	0	1	0	1
18 - Rafael Uribe Uribe	0	0	0	0	1	1	2	1	5
19 - Ciudad Bolívar	0	0	0	0	2	1	6	7	16
20 - Sumapaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	12	8	35	53	108

Tabla 3: Presuntos casos de reclutamiento, uso y utilización reportados al Sistema de Alertas desagregado por año y localidad 2016 a 2023 en Bogotá.**Fuente:** Secretaría de Educación del Distrito, 2024⁴⁷.

Si bien las causas de reclutamiento, uso y utilización de NNAJ por parte de bandas criminales, en el último año (2023) fueron 53, y contrastando los argumentos de los autores previamente expuestos existe una correlación entre las dinámicas de vida de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en las localidades más críticas en cifras de criminalidad que los puede hacer propensos a ser reclutados o utilizados para actuaciones criminales.

A modo de conclusión de este apartado, la ciudad debe adoptar un enfoque integral que aborde tanto las consecuencias directas de la violencia como los factores subyacentes que facilitan el reclutamiento y la explotación de jóvenes por parte de grupos criminales. Así mismo como el reconocimiento de los efectos derivados de las actuaciones criminales en las conductas y el relacionamiento de los ciudadanos entre sí. La implementación de una política pública de paz que promueva la justicia social y la inclusión es crucial para evitar que las dinámicas de exclusión y desigualdad sigan alimentando la criminalidad y la violencia en la ciudad.

2.4. Impacto de la violencia y el conflicto en Bogotá

El impacto de la violencia y el conflicto en Bogotá se ha manifestado a través de diversas formas de criminalidad, disputas por el control territorial y graves afectaciones a la seguridad pública, así como en la vida cotidiana de los ciudadanos. En el estudio titulado “*Conflicto armado, crimen organizado y disputas por la hegemonía en Soacha y el sur de Bogotá*” de Devesa (2011)⁴⁸ se analiza cómo “las dinámicas del conflicto armado y el accionar del crimen organizado en Soacha y el sur de Bogotá, durante la última década, evidencian

⁴⁷ Información entregada vía proposición de control político.

⁴⁸ Torres, I. A. (2011). *Conflicto armado, crimen organizado y disputas por la hegemonía en Soacha y el sur de Bogotá*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10554/1571>.

un escenario donde múltiples actores armados compiten por la hegemonía, privatizan la autoridad y se disputan el control de los mercados del crimen" (p. 12). Estos actores, según Devesa (2011), incluyen tanto grupos insurgentes como fuerzas paramilitares y organizaciones criminales, quienes a menudo operan en redes de corrupción que comprometen a las instituciones del Estado, exacerbando la inseguridad y erosionando la legitimidad estatal, que no dista del contexto suministrado anteriormente cuando se expone la última alerta temprana para Bogotá sobre estructuras criminales.

En un artículo del periódico El Tiempo titulado “Soacha, el enorme barrio de Bogotá que muchos bogotanos no conocen”⁴⁹ se hace la claridad de que Soacha no es un barrio sino un municipio de Cundinamarca. El mensaje que transmite este artículo es que en la práctica Soacha termina siendo determinante para Bogotá, pues según explica el autor “muchos bogotanos no saben, o no caen en cuenta, por ejemplo, que de Soacha vienen todos los días al menos 300.000 trabajadores a la capital. Que de ahí salen muchos de los ladrillos que edifican sus viviendas. Que allí está un importante yacimiento arqueológico. Que ahí está la estación más grande de Transmilenio, el servicio de transporte de la capital” (Pardo, 2023)⁵⁰.

Soacha, según lo anterior, termina siendo un municipio clave a la hora de hacer un análisis sobre las violencias y conflictividades que pueden afectar a la ciudad de Bogotá, pero no solo eso, según la información suministrada por el Registro Único de Víctimas, en el municipio de Soacha residen 49.786 víctimas del conflicto armado:

Víctimas por Hecho Victimizante - Municipio SOACHA - Fecha Corte 31/07/2024					
Hecho Victimizante	5.871 VÍCTIMAS OCURRENCIA ①	60.582 VÍCTIMAS DECLARACIÓN ①	49.786 VÍCTIMAS UBICACIÓN ①	44.800 SUJETOS DE ATENCIÓN ①	6.909 EVENTOS ①
① Acto ter...					
① Amenaza	74	72	175	157	76
① Delitos ...	698	2.219	3.375	3.293	614
① Desapar...	20	239	425	419	21
① Desplaza...	138	317	799	689	142
① Homicidio	4.235	59.201	47.354	42.788	4.317
① Minas An...	1.436	1.218	3.249	2.749	1.457
① Secuestro	1	7	80	77	1
① Tortura	13	29	113	92	13
① Vinculac...	9	21	70	66	9
① Abandono...	4	18	68	67	4
① Perdida ...	0	0	183	174	0
① Lesiones...	20	205	258	248	20
① Lesiones...	8	28	107	104	9
① Confinamiento	17	1	76	69	17
① Sin informacion	0	0	24	24	0
	9	0	127	119	9

Tabla 4: Víctimas por Hecho Victimizante - Municipio Soacha - Fecha de corte: 31/07/2024

Fuente: Registro Único de Víctimas, 2024⁵¹

⁴⁹ El Tiempo. (8 de noviembre de 2023). *Soacha, el enorme barrio de Bogotá que muchos bogotanos no conocen*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/bogota/soacha-el-enorme-barrio-de-bogota-que-muchos-bogotanos-no-conocen-819888>

⁵⁰ *Ibíd.*

⁵¹ Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. (29 de agosto de 2023). *Registro Único de Víctimas*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <https://www.unidadvictimas.gov.co/registro-unico-de-victimas-ruv/>

Por otro lado, en el artículo “*Violencia urbana, seguridad ciudadana y políticas públicas: la reducción de la violencia en las ciudades de Bogotá y Medellín*” de Vargas y García (2008) se argumenta que:

"La violencia y delincuencia en contextos urbanos constituyen una seria amenaza para la seguridad y la convivencia en las ciudades latinoamericanas. En el caso colombiano, además de los índices de violencia que implica el conflicto armado y el narcotráfico, la violencia urbana y sus diversas manifestaciones han emergido como una grave problemática en las ciudades del país" (p. 249).

El estudio resalta que, aunque Bogotá ha implementado políticas públicas basadas en una concepción amplia de la seguridad ciudadana, estas han tenido un impacto limitado debido a la persistencia de factores estructurales como la pobreza y la desigualdad, que siguen alimentando las dinámicas de violencia en áreas marginalizadas. Delitos como el hurto a personas, la extorsión y los homicidios, atribuibles a estructuras o grupos criminales, configuran las dinámicas de violencia en áreas marginalizadas.

Localidad	ENE-07 2023	ENE-07 2024	Variación % ENE - 07 2024	07 2023	07 2024	Variación % 07 2024
01-USAQUÉN	4.968	4.790	-3,6%	765	512	-33,1%
02-CHAPINERO	8.844	6.796	-23,2%	1.218	604	-50,4%
03-SANTA FE	4.944	4.310	-12,8%	623	443	-28,9%
04-SAN CRISTÓBAL	2.314	1.845	-20,3%	352	180	-48,9%
05-USME	1.842	1.408	-23,6%	231	139	-39,8%
06-TUNJUELITO	1.373	1.315	-4,2%	228	146	-36,0%
07-BOSA	4.163	2.916	-30,0%	656	313	-52,3%
08-KENNEDY	10.284	6.874	-33,2%	1.384	683	-50,7%
09-FONTIBÓN	5.001	4.445	-11,1%	661	444	-32,8%
10-ENGATIVÁ	9.318	7.037	-24,5%	1.362	785	-42,4%
11-SUBA	10.547	7.538	-28,5%	1.466	725	-50,5%
12-BARRIOS UNIDOS	4.200	3.125	-25,6%	601	299	-50,2%
13-TEUSAQUILLO	6.631	4.254	-35,8%	875	440	-49,7%
14-LOS MÁRTIRES	3.875	8.881	129,2%	487	2.129	337,2%
15-ANTONIO NARIÑO	2.030	1.372	-32,4%	324	134	-58,6%
16-PUENTE ARANDA	4.201	3.125	-25,6%	564	307	-45,6%
17-CANDELARIA	625	817	30,7%	71	100	40,8%
18-RAFAEL URIBE URIBE	3.281	2.015	-38,6%	485	187	-61,4%
19-CIUDAD BOLÍVAR	4.201	2.785	-33,7%	651	292	-55,1%
99-SIN LOCALIZACION	36	1.037	2780,6%	27	376	1292,6%
TOTAL GENERAL	92.678	76.685	-17,3%	13.031	9.238	-29,1%

Tabla 5: Hurto a personas en la ciudad de Bogotá desagregado por localidad.

Fuente: Sistema de Información Estadístico Delincuencial y Contravencional SIEDCO - PONAL.

Las áreas marginalizadas como la localidad de Los Mártires o la localidad de Engativá encienden las alarmas, ya que en el último mes (julio de 2024) para la localidad de Los Mártires se presentaron 2.129 hurtos a personas y en la localidad de La Candelaria 785 casos. Si bien las disminuciones porcentuales en comparación con el

mismo mes del año pasado son positivas, localidades como Los Mártires o La Candelaria demuestran lo contrario.

Localidad	ENE-JUL 2023	ENE-JUL 2024	Variacion % ENE - JUL 2024	JUL 2023	JUL 2024	Variacion % JUL 2024
01-USAQUÉN	45	47	4,4%	7	5	-28,6%
02-CHAPINERO	25	45	80,0%	4	2	-50,0%
03-SANTA FE	55	96	74,5%	8	4	-50,0%
04-SAN CRISTÓBAL	19	28	47,4%	1	0	-100,0%
05-USME	31	24	-22,6%	3	1	-66,7%
06-TUNJUELITO	10	9	-10,0%	3	0	-100,0%
07-BOSA	54	59	9,3%	10	4	-60,0%
08-KENNEDY	101	151	49,5%	16	9	-43,8%
09-FONTIBÓN	29	71	144,8%	4	6	50,0%
10-ENGATIVÁ	55	111	101,8%	10	9	-10,0%
11-SUBA	87	158	81,6%	14	9	-35,7%
12-BARRIOS UNIDOS	25	48	92,0%	5	2	-60,0%
13-TEUSAQUILLO	21	45	114,3%	7	1	-85,7%
14-LOS MÁRTIRES	66	255	286,4%	13	38	192,3%
15-ANTONIO NARIÑO	8	13	62,5%	2	0	-100,0%
16-PUENTE ARANDA	36	58	61,1%	4	3	-25,0%
17-CANDELARIA	10	16	60,0%	1	1	0,0%
18-RAFAEL URIBE URIBE	45	30	-33,3%	5	3	-40,0%
19-CIUDAD BOLÍVAR	29	61	110,3%	7	4	-42,9%
TOTAL GENERAL	751	1.325	76,4%	124	101	-18,5%

Tabla 6: Extorsión en la ciudad de Bogotá desagregada por localidad.

Fuente: Sistema de Información Estadístico Delincuencial y Contravencional SIEDCO - PONAL.

En el periodo comprendido entre enero y julio de 2024, se evidencia un incremento porcentual en 16 localidades del delito de extorsión, exceptuando la localidad de Usme, Tunjuelito y Rafael Uribe Uribe las cuales tienen un incremento en comparación con el año anterior de un 76,4% en sus casos de extorsión, configurados en parte por dinámicas de gobernanza paralela ejercida por grupos o estructuras criminales. En este último mes de julio la Alcaldía de Bogotá en una captura a criminales en la ciudad tituló así la noticia “Nuevo golpe contra “Los Satanás”. Cayeron 9 criminales más de esta banda a la que se le atribuyen varios homicidios, entre estos el del comerciante del frigorífico y otros casos de extorsión”⁵². Esto hace evidente que los delitos anteriormente mencionados siguen el hilo conductor de esa configuración de gobernanza paralela creada por estructuras criminales en la ciudad.

⁵² Alcaldía Mayor de Bogotá. (17 de julio de 2024). *Golpe a la extorsión: 9 capturados de banda Alias Satanás y 19 bienes ocupados*. Bogotá, Colombia. Recuperado de de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/seguridad/golpe-la-extorsion-en-bogota-9-capturados-de-banda-alias-satanas>

Localidad	ENE-JUL 2023	ENE-JUL 2024	Variacion % ENE - JUL 2024	JUL 2023	JUL 2024	Variacion % JUL 2024
01-USAQUÉN	14	23	64,3%	1	1	0,0%
02-CHAPINERO	10	12	20,0%	4	3	-25,0%
03-SANTA FE	35	50	42,9%	4	13	225,0%
04-SAN CRISTÓBAL	30	27	-10,0%	8	3	-62,5%
05-USME	33	52	57,6%	5	6	20,0%
06-TUNJUELITO	14	16	14,3%	1	2	100,0%
07-BOSA	63	63	0,0%	5	10	100,0%
08-KENNEDY	93	99	6,5%	18	10	-44,4%
09-FONTIBÓN	19	22	15,8%	3	5	66,7%
10-ENGATIVÁ	41	32	-22,0%	6	6	0,0%
11-SUBA	43	34	-20,9%	4	6	50,0%
12-BARRIOS UNIDOS	16	15	-6,3%	0	3	100,0%
13-TEUSAQUILLO	9	6	-33,3%	3	1	-66,7%
14-LOS MÁRTIRES	28	22	-21,4%	6	4	-33,3%
15-ANTONIO NARIÑO	9	4	-55,6%	1	0	-100,0%
16-PUENTE ARANDA	8	12	50,0%	0	2	100,0%
17-CANDELARIA	3	3	0,0%	0	0	0,0%
18-RAFAEL URIBE URIBE	46	28	-39,1%	6	5	-16,7%
19-CIUDAD BOLÍVAR	116	118	1,7%	15	29	93,3%
20-SUMAPAZ	3	0	-100,0%	0	0	0,0%
TOTAL GENERAL	633	638	0,8%	90	109	21,1%

Tabla 7: Extorsión en la ciudad de Bogotá desagregada por localidad.

Fuente: Sistema de Información Estadístico Delincuencial y Contravencional SIEDCO - PONAL.

Al hacer el comparativo entre los periodos Enero - Julio de 2023 y 2024, se evidencia que la reducción porcentual de homicidios es deficiente, pues existe un aumento del 0.8% y aunque se reconocen los avances Bogotá debe ser la ciudad donde una vida importa, donde no sea un número a disminuir sino se reconozca que cada vida es valiosa, Bogotá debe apuntarle a cuidar la vida no desde el concepto securitizador.

“El concepto de securitización hace referencia a los actos de habla de una autoridad considerada como legítima, que designa una amenaza a la que hay que responder con una actuación de emergencia. Para que el proceso de securitización tenga éxito, la opinión pública debe aceptar y juzgar como válido el discurso operado por la autoridad. La securitización actualiza retóricamente una ansiedad y una incertidumbre en relación con una cuestión de seguridad. Este es el arte de securitizar, garantizar y asegurar, o sea de movilizar un conjunto de medios financieros y humanos para la seguridad de un actor” (Demurtas, 2019, p. 169)⁵³.

⁵³ Demurtas, A. (23 de noviembre de 2019). *Veinte años de la teoría de la securitización: puntos fuertes y débiles de su operacionalización*. Universidad Autónoma de Barcelona, España. Recuperado de: <https://www.bing.com/ck/a?!&p=b4f8b85ec9bff375JmltdHM9MTcyNDAYNTYwMCPZ3VpZD0xMzRhODU3MC01YTI4LTY1NDAtMTFiMS05Njk5NWJhNDY0NDAmW5zaWQ9NTM2Mg&pnt=3&ver=2&hsh=3&fclid=134a8570-5a28-6540-11b1-96995ba46440&psq=concepto+securitizador&u=a1aHR0cHM6Ly9kaWFsbmV0LnVuaXJpb2phLmVzL2Rlc2NhcmdhL2FydGljdWxvLzgzOTY5MzEucGRm&ntb=1>

Con base en este concepto, Bogotá no debe limitar su enfoque de seguridad *per se*, sólo en el incremento del pie de fuerza o aumentando las labores de inteligencia. El primer paso debe ser la comprensión de dinámicas complejas que configuran en la vida cotidiana las estructuras de crimen organizado en la ciudad. Por más capturas que hagan, con desmantelamientos e infiltraciones a estos actores, la plataforma criminal creada a partir de la Economía Política de la Violencia seguirá en crecimiento si no se abordan las dinámicas que la rodean.

En el ámbito de la violencia intrafamiliar, Klevens (2001) en su investigación “*Violencia física contra la mujer en Santa Fe de Bogotá: prevalencia y factores asociados*”⁵⁴ destaca que “*casi la tercera parte de las mujeres que acudieron a los servicios de salud pública en Santa Fe de Bogotá durante el periodo de estudio convivían en ese momento con un compañero que las agredía físicamente*” (p. 80). Klevens (2001) señala que la violencia conyugal en Bogotá está fuertemente asociada con factores como bajo nivel educativo, ingresos limitados y una historia de abuso en la familia de origen, lo que subraya la necesidad urgente de intervenciones efectivas en los servicios de salud pública para abordar este problema. El abordaje integral de las diferentes violencias que se pueden encontrar en la ciudad de Bogotá son fuente de análisis para mitigarlas vía política pública de paz, comprendiendo que complementan un concepto como lo es paz en la cotidianidad. Vía este concepto se comprenden las diferentes dimensiones para realizar acciones y desarrollar lineamientos para mitigar estas violencias generadas en la cotidianidad.

El papel de la educación en la construcción de paz es un pilar fundamental para romper los patrones violentos de una sociedad. Esto es enfatizado por Aceros (2016) en su trabajo “*El papel socializador de la escuela y la garantía del derecho a la educación para la población víctima por la violencia y el conflicto armado*”⁵⁵. Aceros (2016) subraya que:

"El papel socializador de la escuela es esencial en la consolidación de una cultura de paz y en la reconstrucción del tejido social en una sociedad que ha sido afectada por la violencia y el conflicto armado. La escuela debe ser vista no solo como un espacio de instrucción académica, sino como un lugar donde se promueve la inclusión, la reconciliación y la convivencia pacífica" (p. 58)⁵⁶.

La escuela, en este contexto, no solo debe ofrecer instrucción académica, sino también actuar como un espacio para la integración social y la promoción de valores que prevengan la perpetuación de la violencia y la construcción de espacios seguros para desarrollarse como ciudadanos. Adicionalmente, los colegios en las zonas más marginalizadas funcionan como vía de escape ante esa realidad cotidiana cruel y hostil, como lo

⁵⁴ Klevens, J. (2001). *Violencia física contra la mujer en Santa Fe de Bogotá: prevalencia y factores asociados*. Revista Panamericana de Salud Pública, 9 (2). Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/26378636_Violencia_fisica_contra_la_mujer_en_Santa_Fe_de_Bogota_prevalencia_y_factores_asociados

⁵⁵ Aceros, E. J. (2016). *El papel socializador de la escuela y la garantía del derecho a la educación para la población víctima por la violencia y el conflicto armado y para la población desmovilizada - reinsertada asentada en Bogotá : estudio de caso (Tesis de maestría)*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10554/18993>.

⁵⁶ *Ibíd.*

explica Acosta *et al.* (2021) en su estudio “Estrategias y Mecanismos para la Construcción de una Cultura de Paz en la Educación Secundaria en Bogotá, Colombia”.⁵⁷ Las autoras señalan que:

"Estos espacios lograron propiciar momentos de reflexión colectiva y autorreflexión por parte de los estudiantes, en la medida en que comprendieron la importancia de sus acciones desde su entorno para la construcción de una cultura de paz. Así, la capacidad de empatía con otros actores que convergen en la sociedad colombiana, reconocer sus realidades y pensar las formas de involucrar la diversidad en la búsqueda de la paz, fueron unos de los grandes resultados de los talleres" (Acosta et al., 2021, p. 255)⁵⁸.

Finalmente, Guglielmucci y Santacruz (2018), en su estudio “Para la guerra nada: publicidad y acción ciudadana en Bogotá sobre el conflicto armado colombiano”⁵⁹, destacan cómo las iniciativas de memoria colectiva y las intervenciones artísticas pueden contribuir a la justicia transicional en Bogotá. Ellos argumentan que “la construcción de memorias más justas para con las víctimas demanda un reconocimiento público amplio de los estragos del conflicto armado y de las acciones creativas de resistencia elaboradas por distintos grupos y poblaciones a lo largo y ancho de Colombia” (p. 89-90)⁶⁰.

La recopilación bibliográfica y de datos estadísticos para demostrar un abordaje íntegro a los impactos de la violencia en Bogotá, otorgan ideas para mitigar este tipo de efecto nocivo en la sociedad bogotana y que a través de acciones específicas se puedan transformar las violencias en la ciudad.

2.5. Componente de paz urbana.

Una aproximación al concepto de paz urbana en Bogotá se puede desarrollar a partir de diversas iniciativas que integran la reconciliación, la seguridad, la educación y la memoria colectiva, todas orientadas a transformar una ciudad marcada por la violencia en un espacio de convivencia pacífica, adicionalmente, el arraigo cultural, social, económico y político que se puede configurar a través de un concepto relativamente no tan común a la hora de crear acciones afirmativas de construcción de paz, permite que se reflexione en torno a esa cotidianidad para hacer la paz. Problema fundamentado en el inicio de esta exposición de motivos.

Por ello, para una aproximación inicial en el artículo “*The long hard road of reconciliation: Prefiguring cultures of peace through the transformation of representations of former combatants and identities of urban*

⁵⁷ Acosta, C., Tabares, L. A., Castillo, P. N., López, M. C., Luque, L. F., Ortiz, A. M., Vargas, N.. (2021). Estrategias y Mecanismos para la Construcción de una Cultura de Paz en la Educación Secundaria en Bogotá, Colombia. *Revista Internacional de Educación Para La Justicia Social*, 10(1), 245–258. <https://doi.org/10.15366/riejs2021.10.1.015>

⁵⁸ *Ibidem.*

⁵⁹ Guglielmucci, A. y Santacruz, C. (2018). *Para la guerra nada: publicidad y acción ciudadana en Bogotá sobre el conflicto armado colombiano / For the war nothing: advertising and citizen action in Bogota over the Colombian armed conflict.* Academia.edu. https://www.academia.edu/80868846/Para_la_guerra_nada_publicidad_y_acci%C3%B3n_ciudadana_en_Bogot%C3%A1_sobre_el_conflicto_armado_colombiano_For_the_war_nothing_advertising_and_citizen_action_in_Bogota_over_the_Colombian_armed_conflict

⁶⁰ *Ibidem.*

youth in Colombia”, Fonseca y Jovchelovitch (2023)⁶¹ exploran cómo la reconciliación y la paz pueden establecerse a través de la transformación de las representaciones de jóvenes en el marco de vivir en urbanidad o comunidad y excombatientes. Las autoras destacan que: “*as urban youth meet, spend time, and share space and common activities with the former combatants, both representations and identities are transformed. These transformations in self–other understandings unsettle hegemonic narratives supporting an ethos of conflict and introduce alternative representations that prefigure the consolidation of peace-supporting counternarratives*” (Fonseca & Jovchelovitch, 2023, p. 4)⁶². Para hacer una aproximación al español las autoras mencionan que introduciendo representaciones alternativas que prefiguran la consolidación de contra narrativas que apoyan la paz, la paz urbana en Bogotá no solo se construye a través de grandes acuerdos, sino también mediante interacciones cotidianas que transforman las identidades y percepciones de los actores involucrados en el conflicto.

Este enfoque al compararlo con las identidades y percepciones es dinámico, al igual que los conflictos. Al aproximarlos a las diferentes identidades o una aproximación conceptual más precisa como una subcultura en el artículo “*El conflicto como constructor de ciudad*”, Ortigón y Rocha (2000)⁶³ destacan cómo las dinámicas de conflicto urbano pueden dar lugar a subculturas que promueven alternativas de convivencia pacífica. Los autores explican que:

*“Es importante el desarrollo de ejercicios de reflexión, donde en la “mediación” se produzca un “efecto rebote” frente a las posibles salidas y decisiones que plantean los actores al conflicto. Estas se devuelven inmediatamente, activando y/o recurriendo a la memoria y las tradiciones, al contexto social; poniendo a operar las decisiones planteadas en un mundo de situaciones posibles.” (Ortigón & Rocha, 2000, p. 41)*⁶⁴.

Estas iniciativas fomentan una subcultura de resistencia que no solo rechaza la violencia, sino que también busca transformar las relaciones sociales en entornos urbanos conflictivos, pero no solo eso experiencias como el barrismo social o las diferentes acciones de oenegés en la ciudad evitan que, por ejemplo, los niños, niñas, adolescentes y jóvenes no caigan en las redes de criminalidad, una muestra de ello es la Fundación Match Tennis, que trabaja en Altos de Cazucá, una zona del municipio de Soacha que colinda con la localidad de Ciudad Bolívar, con “más de 44.000 personas impactadas, 150 voluntarios y una tienda de paz”⁶⁵. Son el claro ejemplo de cómo trabajar a través del deporte y la formación le hace resistencia a la criminalidad de la zona.

⁶¹ Fonseca, L., & Jovchelovitch, S. (2023). The long hard road of reconciliation: Prefiguring cultures of peace through the transformation of representations of former combatants and identities of urban youth in Colombia. *European Journal of Social Psychology*. Recuperado de: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ejsp.2967>

⁶² *Ibíd.*

⁶³ Ortigón, T. y Rocha, C. (2000). El conflicto como constructor de ciudad. *Revista de Trabajo Social* (2). Recuperado de: <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/42922/32764-121298-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

⁶⁴ *Ibíd.*

⁶⁵ Bohórquez, E. . (2022). *La emprendedora que cambia vidas con “Deporte + Educación = Transformación”*. El Espectador. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/economia/emprendimiento-y-liderazgo/fundacion-match-tenis-la-emprendedora-que-cambia-vidas-con-deporte-educacion-transformacion/>

En un nivel más comunitario y orientado hacia la población joven afectada por el conflicto armado, Carrillo (2019) presenta una propuesta en su artículo “*Casa de paz, lúdica y reconstrucción de memoria – barrio Islandia, Localidad de Bosa - Bogotá*”⁶⁶. Este proyecto busca crear espacios donde los niños y jóvenes encuentran una nueva forma de aprender y hacerle frente a su realidad, pues según se explica

*"La Casa de Paz, Lúdica y Reconstrucción de Memoria responde a una problemática social actual del país, poniendo en discusión temas de interés de toda la sociedad, que busca hacer visible las consecuencias del conflicto armado y especialmente los procesos de desplazamiento forzoso de la población, especialmente los menores de edad, a los cuales se les ha vulnerado sus derechos" (Carrillo, 2019, p. 50)*⁶⁷.

Este enfoque resalta la importancia de crear ambientes que promuevan la reconstrucción del tejido social y la memoria colectiva, esenciales para una paz sostenible en áreas urbanas como Bogotá, esto como una salida a las violencias y conflictividades latentes, pero, también, de encontrar allí alternativas y respuestas a una construcción de paz en la cotidianidad.

El concepto de “paz urbana” en Bogotá se ha enriquecido mediante diversas iniciativas comunitarias que combinan la creatividad, la resistencia territorial, y la acción colectiva. Un enfoque significativo es el presentado por Parra y sus colegas (2018) en *Creativity and Design to Articulate Difference in the Conflicted City: Collective Intelligence in Bogotá's Grassroots Organisations*⁶⁸. Este artículo examina cómo organizaciones de base en Bogotá, como Ayara y MAL, emplean métodos creativos de colaboración comunitaria para reconstruir el tejido social en áreas afectadas por la violencia. Los autores destacan que: “*the grassroots organisations' unique methods of engagement promote building collective intelligence from the bottom-up through creative collaboration and design processes, leading to rebuilding social fabrics that support the common good for the people of Bogotá*” (Parra et al., 2018, p. 7)⁶⁹. Este enfoque subraya la importancia de la inteligencia colectiva y la creatividad para generar un entorno urbano más pacífico y cohesionado.

Finalmente, en un estudio más reciente, Camacho (2020) en “No vendemos la tierra: Oposiciones y contestaciones de una zona rural frente al conflicto de expansión urbana de Bogotá” analiza cómo la resistencia a la expansión urbana en la localidad de Usme, al sur de Bogotá, también forma parte del componente de paz urbana. La comunidad campesina de Usme ha desarrollado un movimiento de oposición a los proyectos de urbanización impuestos, lo que refleja un deseo de preservar su territorio y su forma de vida frente a la

⁶⁶ León, K. D. (2019). *Casa de paz, lúdica y reconstrucción de memoria – barrio Islandia, Localidad de Bosa - Bogotá (Tesis de pregrado)*. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12010/7338>.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Parra, L., Jeong, J. H., Foth, M. y Estrado, C. (2018). *Creativity and design to articulate difference in the conflicted city: collective intelligence in Bogota's grassroots organisations*. *AI and Society*, 33(1). Recuperado de: https://www.academia.edu/50851549/Creativity_and_design_to_articulate_difference_in_the_conflicted_city_collective_intelligence_in_Bogota_s_grassroots_organisations

⁶⁹ *Ibidem*.

expansión urbana agresiva. Camacho (2020) señala que: "la comunidad de Usme ha respondido al conflicto de expansión urbana con estrategias de resistencia y legitimación que buscan preservar sus derechos y su identidad cultural frente a las presiones urbanísticas" (Camacho, 2020, p. 10)⁷⁰. Esta resistencia se puede entender como parte del esfuerzo más amplio para construir una paz urbana que respete la diversidad y la autonomía local.

Una aproximación al concepto de la paz urbana en Bogotá a través de esta recopilación bibliográfica demuestra que no solo se construyen estrategias o acciones desde la institucionalidad y las políticas públicas, sino también desde las acciones comunitarias y la resistencia local. Ello demuestra la relevancia que tienen como actores de construcción de las estrategias, acciones, planes o políticas, pues es ese contexto el cual se quiere impactar y goza de una multidimensionalidad de factores compleja que hace que la implementación de acciones contemple varios factores para una paz en urbanidad. El concepto de paz urbana en Bogotá, por tanto, es un mosaico complejo que integra educación ciudadana, creatividad comunitaria, resistencia e integración de identidad territorial y cultural, todos ellos componentes cruciales para la creación de un entorno urbano donde la convivencia pacífica sea una realidad sostenible en el tiempo.

2.6. Colombia y el Acuerdo de Paz.

El proceso de paz en Colombia formalizado con la firma del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera en 2016, representa un hito histórico en los esfuerzos del país por poner fin a más de cinco décadas de conflicto armado. Este acuerdo, suscrito entre el gobierno colombiano y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - Ejército del Pueblo (FARC-EP), estableció un marco integral para la paz, que abarca desde la reforma rural hasta la participación política, el cese de hostilidades y la reparación a las víctimas (Acuerdo Final, 2016)⁷¹. A pesar de los desafíos persistentes en su implementación, el Acuerdo ha sido fundamental en la transformación de la dinámica del conflicto en Colombia y ha generado lecciones valiosas tanto para el país como para la comunidad internacional. En este contexto, es crucial analizar el impacto y los retos del proceso de paz en el entorno urbano, especialmente, en ciudades como Bogotá, que han sido profundamente afectadas por la violencia y la migración forzada resultante del conflicto.

Para ello, a modo de contexto desde el 2016 hasta la actualidad, frente a la pregunta **¿Cómo va la implementación del Acuerdo de Paz en el país?** se realizará un análisis a partir de la herramienta creada para llevar el control de la implementación del Acuerdo Final de Paz llamada "SIIPO v2.0", en donde se monitorea el cumplimiento del Acuerdo a través de los principales planes y programas de política pública que lo materializan, así como los recursos destinados para su financiación⁷².

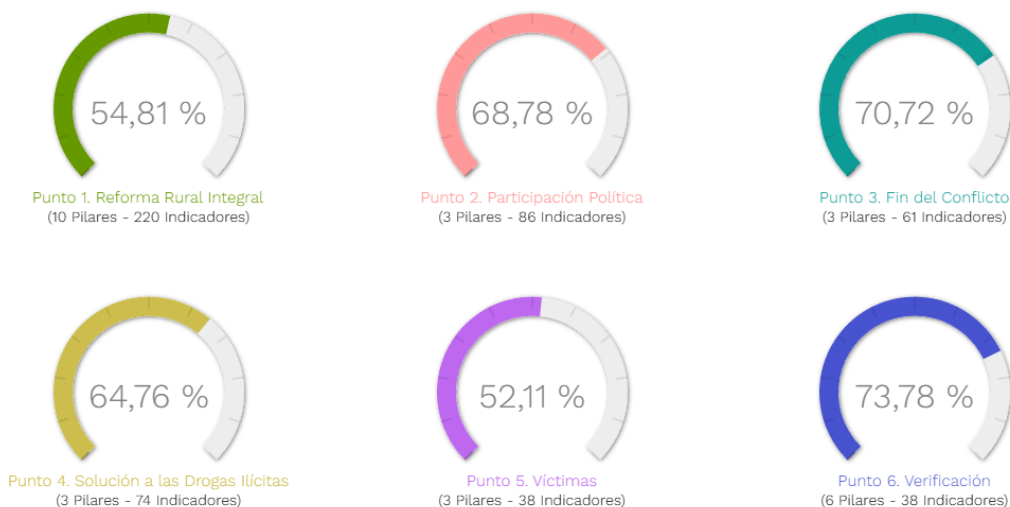
⁷⁰ Camacho Bonilla, A. (2020). "No vendemos la tierra": Oposiciones y contestaciones de una zona rural frente al conflicto de expansión urbana de Bogotá. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 7(2). <https://doi.org/10.15446/cep.v7n2.86633>

⁷¹ Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016). Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera. Recuperado de: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Fotos2016/12.11_1.2016nuevoacuerdofinal.pdf

⁷² Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2019). *SIIPO*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <https://sinergia.dnp.gov.co/siipo#:~:text=En%20SIIPO%20,0%20monitoreamos%20el%20cumplimiento%20del%20Acuerdo,as%C3%AD%20como%20los%20recursos%20destinados%20para%20su%20financiaci%C3%B3n>.

¿Cómo vamos en la implementación del Plan Marco de Implementación (PMI)? - Por puntos (6 puntos - 517 indicadores PMI)

Conozca el avance en la implementación del Acuerdo Final de Paz en cada uno de los seis puntos que lo componen.



Gráfica 5: Implementación general del Acuerdo Final de Paz en cada uno de los puntos que lo componen.

Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁷³.

Este sistema de información evalúa el Plan Marco de Implementación (PMI) el cual es el instrumento clave que guiará las políticas públicas necesarias para cumplir con el Acuerdo Final durante los próximos 15 años, facilitando su seguimiento por las instancias pertinentes. Además, sirve como principal referencia para integrar los componentes de paz en futuros Planes Nacionales de Desarrollo, según lo establecido en el Acuerdo Final y el Acto Legislativo 01 de 2016. El PMI incluye pilares, estrategias, proyectos, metas e indicadores necesarios para la implementación del Acuerdo, organizados por cada punto, e incorpora capítulos sobre enfoques de género y étnico. Fue adoptado mediante el CONPES 3932 de 2018⁷⁴.

En 8 años de la firma del Acuerdo así se encuentra el estado de avance de implementación en cada uno de sus 6 puntos, para comprender mejor los niveles de implementación se desagrega punto por punto con sus 9 pilares para el análisis, cabe resaltar que este análisis se hace con los datos suministrados con fecha de corte del 10 de agosto de 2024.

2.6.1. Punto 1. Reforma Rural Integral: La Reforma Rural Integral (RRI) tiene como objetivo revertir los efectos del conflicto y asegurar la sostenibilidad de la paz, mejorando el bienestar de los habitantes rurales y promoviendo la integración regional y el desarrollo social y económico. Esta transformación del campo

⁷³ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *SIIPO v2.0*. Recuperado de: <https://siipo.dnp.gov.co/inicio>

⁷⁴ *Ibidem*.

colombiano, especialmente dirigida a las poblaciones más afectadas por el conflicto y la pobreza, beneficiará al país en su conjunto, dado que el campo es un pilar clave del desarrollo económico y social.



Gráfica 6: Avance de pilares por punto, punto 1 Reforma Rural Integral (9 pilares - 220 indicadores).

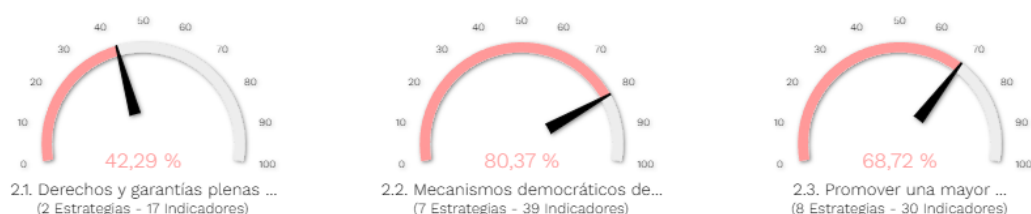
Fuente: Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁷⁵.

El pilar “**1.3. Desarrollo Social: Salud**” presenta uno de los niveles más bajos en implementación contando solo con un 17,01% donde 10 de 13 indicadores se encuentran en 0% de implementación, de esos 10 en 0% 4 no cuentan con ficha técnica: A.35 Sedes habilitadas con servicio de telemedicina ubicadas en territorios definidos en el respectivo plan, A.36 Porcentaje de IPS con personal calificado, con permanencia y adecuado a la oferta local, A.35P Sedes habilitadas con servicio de telemedicina ubicadas en municipios PDET y A.36P Porcentaje de IPS con personal calificado, con permanencia y adecuado a la oferta local en municipios PDET.

El pilar “**1.5 Desarrollo Social: Vivienda**” presenta una implementación de menos de la mitad, contando con un 31,44% de implementación total y teniendo 16 indicadores con niveles bajos de implementación por debajo del 50% y 2 indicadores en 0%, todos cuentan con ficha técnica.

⁷⁵ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *DNP. SIPO v2.0. Punto 1*. Recuperado de: [SIPO v2.0 » Avance por punto \(dnp.gov.co\)](https://siipo.dnp.gov.co/avance-por-punto)

2.6.2. Punto 2. Participación Política: El Punto 2 sobre Participación Política sostiene que la construcción y consolidación de la paz, tras el fin del conflicto, requiere ampliar la democracia para permitir el surgimiento de nuevas fuerzas políticas y enriquecer el debate sobre los problemas nacionales. Estas medidas fortalecerán el pluralismo y la representación de diversas visiones e intereses en la sociedad, garantizando la participación y la inclusión política.



Gráfica 7: Avance de pilares por punto, punto 2 Participación Política (3 pilares - 86 indicadores).

Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁷⁶.

El pilar **2.1 Derechos y garantías plenas para el ejercicio de la oposición política en general y, en particular, para los nuevos movimientos que surjan luego de la firma del Acuerdo Final** tiene un nivel de implementación del 42,29% donde 8 de 17 indicadores de cumplimiento se encuentran en 0%, 1 indicador se encuentra en un nivel de implementación del 44,44%. 1 de los indicadores en 0% no cuenta con ficha técnica el cual es: B.MT.2 Disminución significativa de las violaciones de derechos humanos en el marco de manifestaciones públicas de acuerdo a la normatividad ajustada.

2.6.3. Punto 3. Fin del Conflicto: El Punto 3 sobre el Fin del Conflicto establece la hoja de ruta para finalizar de manera definitiva las acciones ofensivas entre la Fuerza Pública y las FARC-EP, así como cualquier hostilidad que afecte a la población civil. Además, propone medidas para la dejación de armas y el inicio del proceso de reincorporación de los excombatientes, creando así las condiciones necesarias para la implementación del Acuerdo Final.



Gráfica 8: Avance de pilares por punto, punto 3 Fin del Conflicto (3 pilares - 61 indicadores).

Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁷⁷.

⁷⁶ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *DNP. SIPO v2.0. Punto 2*. Recuperado de: [SIPO v2.0 » Avance por punto \(dnp.gov.co\)](#)

⁷⁷ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *DNP. SIPO v2.0. Punto 3*. Recuperado de: [SIPO v2.0 » Avance por punto \(dnp.gov.co\)](#)

En general, los niveles de implementación no presentan retrasos sustanciales, en este caso específico se tomará el pilar **3.3 Garantías de Seguridad y lucha contra las organizaciones y conductas criminales** de 32 indicadores 7 indicadores se encuentran en 0 y 4 indicadores no alcanzan el 50%, 4 de los que se encuentran en 0 no tienen ficha técnica, siendo estos los siguientes: C.MT.4 “Reducción significativa de organizaciones criminales continuadoras del paramilitarismo y sus redes de apoyo desmanteladas”, C.MT.5 “Reducción significativa de los casos de amenaza, hostigamiento y asesinato de integrantes de organizaciones sociales”, C.E.6 “Mecanismo para la recepción de insumos para que la Fiscalía General de la Nación tome decisiones de priorización de casos que afectan a los pueblos y comunidades indígenas, NARP y Rrom” y C.E.9 “Medidas y mecanismos de seguridad y protección reforzadas individuales y colectivas implementadas para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad propios de los pueblos étnicos que lo requieren”.

2.6.4. Punto 4. Solución a las Drogas Ilícitas: El punto 4 aborda la “Solución al Problema de las Drogas Ilícitas” y propone una nueva visión que aplique un tratamiento diferenciado al consumo, a los cultivos de uso ilícito y a la criminalidad organizada relacionada con el narcotráfico. Este enfoque asegura la primacía de los derechos humanos y la salud pública, con una perspectiva diferenciada y de género.



Gráfica 9: Avance de pilares por punto, punto 4. Solución a las drogas ilícitas (3 pilares - 74 indicadores).

Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁷⁸.

En general, los niveles de implementación no presentan retrasos sustanciales, por ello, se va a tomar el pilar **4.2 Prevención del Consumo y Salud Pública** donde de 14 indicadores 4 se encuentran en 0% y 2 indicadores no alcanzan el 50%. Cabe resaltar que, 2 indicadores que se encuentran en 0% se encuentran sin ficha técnica los cuales son: D.291 “Acto administrativo de creación del Sistema Nacional de Atención al Consumidor de Drogas Ilícitas expedido” y D.E.9 “Programa Nacional de Intervención Integral frente al consumo de drogas ilícitas, como una instancia de alto nivel, diseñado e implementado de forma consultada con las instancias de representación reconocidas (Plan de Desarrollo 2010-2014 y anexos)”; Subcomisión de Salud de la Mesa de Concertación con Pueblos y Organizaciones Indígenas; la Comisión Tercera de Protección Social; ICBF; Mujer, Género y Generación del Espacio Nacional de Consulta Previa de las Comunidades Negra, Afro, Raizal y Palenquera creada por Ministerio del Interior; y Mesa Nacional de Diálogo del Pueblo Rrom), para garantizar un enfoque étnico con pertinencia cultural y perspectiva de género, mujer, familia y generación.

⁷⁸Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *DNP. SIPO v2.0. Punto 4*. Recuperado de: [SIPO v2.0 > Avance por punto \(dnp.gov.co\)](https://siipo.dnp.gov.co/avance-por-punto)

2.6.5. Víctimas: El Punto 5 sobre Víctimas del Conflicto reconoce que “el conflicto armado, que tiene múltiples causas, ha ocasionado un sufrimiento y un daño a la población sin igual en nuestra historia”. En este contexto se desarrollan los acuerdos centrales sobre: (1) Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y No Repetición; y (2) Compromiso con la promoción, el respeto y la garantía de los derechos humanos.



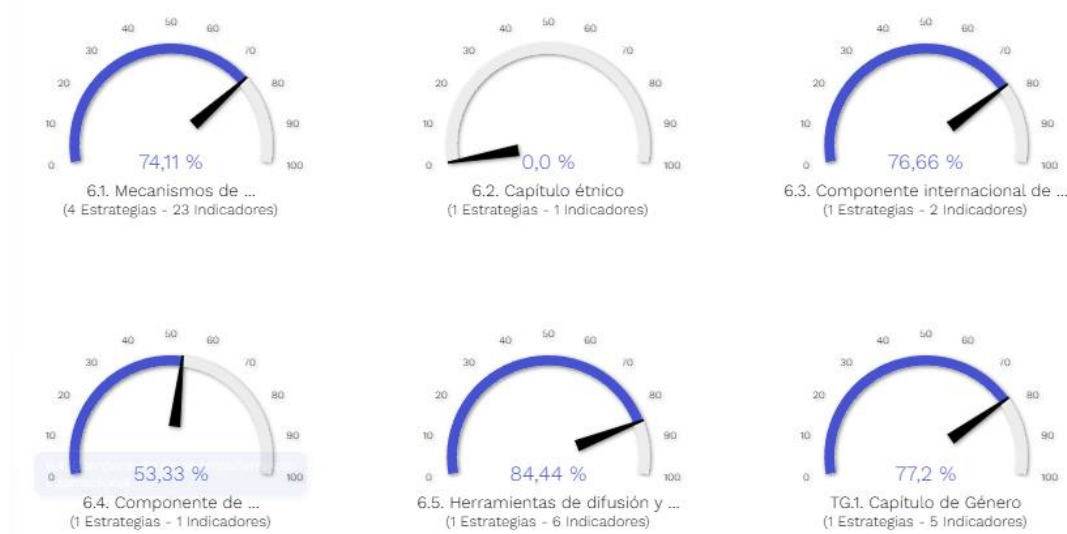
Gráfica 10: Avance de pilares por punto, punto 5. Víctimas (3 pilares - 38 indicadores).

Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁷⁹.

Se encuentra que el pilar **5.4 Reparación integral para la construcción de paz** tiene un nivel de implementación general del 39,25%, lo cual se identifica como un retraso sustancial contando que cada uno de los puntos debe implementarse en un plazo máximo de 15 años desde la firma del Acuerdo Final de Paz, por tal motivo se evidencia que de 27 indicadores 6 se encuentran en 0% y los 11 restantes no llegan al 50% de implementación cada uno.

2.6.6. Punto 6. Verificación: El Punto 6 sobre "Implementación, verificación y refrendación" detalla la ruta para la implementación del Acuerdo de Paz y los compromisos relacionados con su seguimiento, verificación y cumplimiento. Este capítulo establece las funciones de los mecanismos de verificación, define los principios rectores, e identifica a los colaboradores y sus roles en las diferentes instancias de verificación.

⁷⁹ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *DNP. SIPO v2.0. Punto 5. Recuperado de:* . [SIPO v2.0 » Avance por punto \(dnp.gov.co\)](https://www.dnp.gov.co/SIPO/v2.0)



Gráfica 11: Avance de pilares por punto, punto 6 Verificación (6 pilares - 38 indicadores).

Fuente: Sistema Integrado de Información para el Posconflicto, 2024⁸⁰.

Se evidencia como el pilar **6.2 Capítulo Étnico** con su indicador: “F.E.8 Porcentajes de consultas previas de medidas legislativas o administrativas para la implementación del Acuerdo Final que les afecten como pueblos y comunidades étnicas, de conformidad a la normatividad aplicable, con comunidades y pueblos indígenas, negros, afrocolombianos, raizales, palenqueros y Rrom, realizadas” no tiene registrados avances de implementación, pues presenta un 0%.

En términos generales, la implementación del Acuerdo Final de Paz en Colombia revela una tendencia de retrasos y obstáculos, especialmente, en áreas clave como la reforma rural, la participación política y la reparación de víctimas. Estos desafíos no sólo ralentizan el proceso de cumplimiento del acuerdo, sino que también aumentan el riesgo de reactivar dinámicas de conflicto y violencia en el país. Un reto para la ciudad de Bogotá es subsanar las cosas que se han hecho mal al implementar el Acuerdo, si bien en su mayoría las responsabilidades corresponden a entidades de nivel nacional, es un punto de partida para saber qué acciones pueden fortalecerse desde el nivel distrital, teniendo como base que Bogotá es la segunda ciudad receptora de víctimas del conflicto en el país.

2.7. Política Pública Nacional de Reconciliación

El 2 de agosto de 2022 se dio a conocer la Política Pública Nacional de Reconciliación, Convivencia y No Estigmatización, que fue adoptada mediante el Decreto Nacional 1444 de 2022, con el objetivo de brindar las herramientas para la reconciliación nacional, la convivencia y la no estigmatización, promoviendo un lenguaje

⁸⁰ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *DNP. SIPO v2.0. Punto 6*. Recuperado de: [SIPO v2.0 » Avance por punto \(dnp.gov.co\)](https://www.dnp.gov.co/SIPO-v2.0-Avance-por-punto)

y comportamiento de respeto y dignidad entre la ciudadanía, los funcionarios públicos y las instituciones, en el ejercicio de los derechos y deberes consagrados constitucionalmente⁸¹.

Con base en el decreto de la Política Pública Nacional de Reconciliación, Convivencia y No Estigmatización se construye la siguiente tabla desagregando la información que contiene el decreto.

Componente	Descripción	Artículo
Objetivo General	Adoptar la Política Pública de Reconciliación, Convivencia y No Estigmatización en el marco de la implementación del Acuerdo Final de Paz. Esta política busca proporcionar herramientas para la reconciliación nacional, fomentar la convivencia pacífica y erradicar la estigmatización, promoviendo un lenguaje y comportamiento de respeto y dignidad entre los ciudadanos, funcionarios públicos e instituciones.	Artículos 2.4.5.1.1 y 2.4.5.1.2
Ejes Temáticos	1. Reconciliación: Fomento de espacios de diálogo y construcción de confianza entre los diversos sectores sociales para fortalecer la convivencia y superar las secuelas del conflicto armado. 2. Convivencia: Promoción del respeto mutuo, la resolución pacífica de conflictos y la inclusión social para fortalecer la democracia. 3. Superación de la estigmatización, el racismo y la discriminación: Implementación de acciones que erradiquen estas prácticas en todos los ámbitos.	Artículo 2.4.5.1.7
Población Beneficiaria	La política está dirigida a grupos poblacionales vulnerables y afectados por el conflicto, incluyendo: - Niños y niñas, adolescentes y jóvenes. - Mujeres. - Población OSIGD/LGBTIQ+. - Comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras. - Comunidades indígenas y Rrom. - Comunidades campesinas. - Líderes y lideresas sociales. - Defensores y defensoras de derechos humanos. - Víctimas del conflicto. - Personas en proceso de reintegración o reincorporación. - Personas mayores. - Personas en condición de discapacidad. - Minorías políticas y religiosas. - Población en situación de movilidad humana transfronteriza o migrante.	Artículo 2.4.5.1.6

⁸¹ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2019). *Se adopta la Política Pública de Reconciliación, Convivencia y no Estigmatización*. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/publicaciones/Revista-Juridica/Paginas/Se-adopta-la-Pol%C3%ADtica-P%C3%BAblica-de-Reconciliaci%C3%B3n,-Convivencia-y-no-Estigmatizaci%C3%B3n.aspx#:~:text=La%20Pol%C3%ADtica%20P%C3%BAblica%20de%20Reconciliaci%C3%B3n%2C%20Convivencia%20y%20no.ejercicio%20de%20los%20derechos%20y%20deberes%20consagrados%20constitucionalmente.>

Principios Rectores	<ol style="list-style-type: none">1. Participación: El Estado garantizará la participación efectiva de grupos vulnerables y la sociedad civil en las acciones de reconciliación, convivencia y no estigmatización.2. Progresividad: La implementación será gradual y sostenible, considerando las capacidades económicas e institucionales del Estado y la sostenibilidad fiscal.3. Confianza: Fomento de la certeza en las acciones del Estado y los ciudadanos para lograr la reconciliación.4. Corresponsabilidad: La implementación es responsabilidad compartida entre las instituciones del Estado, entidades territoriales, organizaciones sociales, sector privado y la sociedad en general.5. Autonomía: Las entidades territoriales tienen autonomía para gestionar la implementación dentro de los límites de la Constitución y la ley, colaborando con los Consejos Territoriales de Paz.6. Sostenibilidad: Compromiso del Estado para garantizar la implementación de la política a largo plazo.7. Igualdad y no discriminación: Acceso igualitario a los programas y estrategias sin discriminación alguna.8. Reconciliación: Promoción de espacios que fortalezcan la confianza, convivencia, respeto y paz.9. Colaboración armónica: Las entidades nacionales y territoriales trabajarán de manera coordinada para cumplir los objetivos de la política.10. Justicia, verdad, reparación integral y garantías de no repetición: Fomento de la restauración de la confianza y derechos en la sociedad.11. Equidad: Promoción de igualdad de oportunidades para todos los beneficiarios de la política.12. Integralidad: Recuperación de la confianza y reconstrucción del tejido social para una verdadera reconciliación.	Artículo 2.4.5.1.9
---------------------	--	-----------------------

Enfoques Transversales	<ol style="list-style-type: none">1. Enfoque basado en derechos humanos: Las acciones deben centrarse en la dignidad humana y bienestar de todas las personas, garantizando la realización plena de los derechos humanos sin regresividad.2. Enfoque territorial y diferencial: Adaptación de las políticas a las particularidades de personas, comunidades y territorios, con especial atención a las más afectadas por el conflicto y vulnerables.3. Enfoque sectorial: Las acciones estarán alineadas con los objetivos sectoriales del gobierno, promoviendo la coordinación interinstitucional.4. Enfoque de género: Las acciones deben considerar las barreras sociales e institucionales que enfrentan las mujeres y garantizar su participación e igualdad.5. Enfoque étnico: Reconocimiento y respeto de las características propias de los pueblos afrodescendientes, indígenas, mestizos, mulatos, Rrom y raizales.6. Enfoque de niños, niñas, adolescentes y jóvenes: Reconocimiento de la afectación diferenciada del conflicto en estos grupos y la prevalencia de sus derechos.7. Enfoque de discapacidad: Promoción de la inclusión, igualdad y no discriminación de personas con discapacidad, asegurando su acceso a la oferta pública del Estado.8. Enfoque ambiental: Reconstrucción de la relación entre las poblaciones y su entorno natural, promoviendo la sostenibilidad ambiental.9. Acción sin daño (ASO): Las acciones deben evitar causar daño y, si ocurre, mitigar sus efectos según las particularidades de los territorios.10. Enfoque de justicia restaurativa: Promoción de procesos de justicia restaurativa para remediar el daño causado por el conflicto armado.	Artículo 2.4.5.1.10
------------------------	--	------------------------

Mecanismos de Coordinación	<p>La implementación de la política estará a cargo de un Comité Técnico compuesto por representantes de diversas entidades gubernamentales y sociales. Este comité es responsable de la gestión, operativización e implementación de la política. El Comité Técnico está integrado por delegados de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerio del Interior. - Ministerio de Defensa. - Policía Nacional. - Comando General de las Fuerzas Militares. - Consejerías Presidenciales para los Derechos Humanos, Estabilización y Consolidación, Juventud, y Discapacidad. - Oficina del Alto Comisionado para la Paz. - Unidad Nacional de Protección. - Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. - Ministerios de Educación y Salud - Agencia de Reincorporación y Normalización. - Agencia de Renovación del Territorio. - Centro Nacional de Memoria Histórica. - Representantes de organizaciones de la sociedad civil. <p>El Comité puede convocar a otras entidades y organizaciones no gubernamentales si lo considera pertinente. Además, cuenta con el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y las entidades del Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y No Repetición (SIVJRN).</p>	Artículos 2.4.5.2.1 a 2.4.5.2.6
Acciones Institucionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reconciliación: Desarrollo de acciones para la construcción de confianza, reconstrucción del tejido social y transformación para la reconciliación. 2. Sensibilización sobre la discriminación contra las mujeres: La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer promoverá procesos de sensibilización sobre formas de violencia y discriminación. 3. Promoción de la investigación: El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación apoyará la investigación en temas relacionados con la reconciliación, convivencia y no estigmatización, incluyendo proyectos sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible, bioeconomía, transición energética y adaptación al cambio climático. 4. Estrategias pedagógicas: El Ministerio de Educación desarrollará acciones en todos los niveles de educación formal para difundir la política, promoviendo la reconciliación, convivencia y no estigmatización desde un enfoque de derechos, género, diferencial, intercultural y restitutivo. 	Artículos 2.4.5.3.1.1 a 2.4.5.3.1.4

Tabla 8: Contenido del Decreto 1444 de 2022, Política Pública de Reconciliación, Convivencia y No Estigmatización.

Fuente: Elaboración Propia con información del Departamento Nacional de Planeación, 2022⁸².

Uno de los problemas para hacer el análisis de esta Política Pública es la ausencia de datos abiertos a la ciudadanía de consulta general. Lo anterior, en razón a que lo que se puede encontrar en las páginas

⁸² *Ibíd.*

gubernamentales es el decreto y su descripción general, la demás información como insumos técnicos o informes de implementación no se encuentran abiertos al público. Adicional a esto, aún no está claro el proceso de armonización con las entidades territoriales.

El artículo 2.4.5.2.1 del decreto 1444 de 2022 en el párrafo 4 estipula que:

“Parágrafo 4. Una vez entre en vigencia el presente decreto, dentro de los seis (6) meses siguientes, se pondrá en marcha el plan de acción de la Política Pública de Reconciliación, Convivencia, y No Estigmatización, el cual deberá estar ajustado al contenido del presente decreto”.

Sumado a esto el artículo 2.4.5.2.2. “Elaboración e implementación del plan de acción” establece que las entidades del orden nacional, las gobernaciones y alcaldías serán las encargadas de formular y ejecutar el Plan de Acción de la Política Pública de Reconciliación, Convivencia y No Estigmatización. Para el caso específico de Bogotá aún no se encuentra información sobre un plan de acción para esta Política Pública.

2.8. Ley de Víctimas.

La Ley 1448 de 2011⁸³, también conocida como la Ley de Víctimas y Restitución de Tierras, es una norma que establece medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno. Esta ley establece unos mecanismos determinantes para la asistencia y reparación de las víctimas del 2011 en adelante, en este apartado se desarrollarán. A modo de contexto, así se compone esta ley:

Artículo	Nombre del Artículo	Descripción
Artículo 1	Objeto de la Ley	Establece medidas judiciales, administrativas, sociales y económicas para las víctimas del conflicto armado, con el objetivo de hacer efectivo el goce de sus derechos a la verdad, justicia, reparación y garantías de no repetición.
Artículo 2	Ámbito de la Ley	Regula la ayuda humanitaria, atención, asistencia y reparación para las víctimas, incluyendo a los pueblos indígenas y comunidades afrocolombianas, respetando sus derechos colectivos.
Artículo 3	Definición de Víctima	Define como víctimas a aquellas personas que hayan sufrido daño por violaciones al Derecho Internacional Humanitario o derechos humanos durante el conflicto armado. Incluye a familiares de víctimas directas.

⁸³ Congreso de la República de Colombia Colombia. (2011). *Ley 1448 de 2011*. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=43043>

Artículo 4	Dignidad	Establece que las víctimas deben ser tratadas con respeto y consideración, participando en las decisiones que las afectan, en cumplimiento del mandato constitucional de dignidad.
Artículo 5	Principio de Buena Fe	Presume la buena fe de las víctimas en los procedimientos legales, facilitando la demostración del daño sufrido mediante cualquier medio legalmente aceptado.
Artículo 6	Igualdad	Las medidas de la ley deben ser reconocidas sin discriminación de género, orientación sexual, raza, condición social, religión, opinión política u otros factores.
Artículo 7	Garantía del Debido Proceso	Establece que el Estado debe garantizar un proceso justo y eficaz para las víctimas, enmarcado en los principios del artículo 29 de la Constitución.
Artículo 8	Justicia Transicional	Define la justicia transicional como los procesos judiciales o extrajudiciales destinados a garantizar los derechos de las víctimas y la desarticulación de estructuras armadas ilegales.
Artículo 9	Carácter de las Medidas Transicionales	Reconoce el derecho de las víctimas a la verdad, justicia, reparación y garantías de no repetición, sin que ello implique responsabilidad estatal.
Artículo 10	Condenas en Subsidiariedad	Establece que las condenas judiciales para reparación económica a víctimas, en caso de insolvencia del victimario, no implican responsabilidad del Estado.
Artículo 11	Coherencia Externa	La ley busca complementar y armonizar los esfuerzos estatales para garantizar los derechos de las víctimas, promoviendo la paz y la reconciliación.
Artículo 12	Coherencia Interna	Procura armonizar las medidas de reparación con el objetivo de facilitar la paz y la reconciliación nacional.
Artículo 13	Enfoque Diferencial	Reconoce que las medidas de ayuda y reparación deben considerar las características particulares de poblaciones vulnerables, como mujeres, niños, personas con discapacidad, entre otros.
Artículo 14	Participación Conjunta	Establece que la superación de la vulnerabilidad de las víctimas implica acciones del Estado, solidaridad de la sociedad civil y apoyo activo de las víctimas.
Artículo 15	Respeto Mutuo	Las interacciones entre víctimas y funcionarios públicos deben regirse por el respeto mutuo y la cordialidad, removiendo obstáculos administrativos que impidan el acceso de las víctimas a sus derechos.

Artículo 16	Obligación de Sancionar a los Responsables	El Estado tiene la responsabilidad de investigar y sancionar a los responsables de violaciones de derechos humanos contempladas en la ley.
Artículo 17	Progresividad	El principio de progresividad establece el compromiso del Estado de iniciar procesos que permitan el goce efectivo de los derechos humanos, garantizando su incremento paulatino.
Artículo 18	Gradualidad	Implica la responsabilidad estatal de diseñar herramientas para la implementación escalonada de programas de atención y reparación, respetando la igualdad.
Artículo 19	Sostenibilidad	El Gobierno debe crear un Plan Nacional de Financiación para garantizar la sostenibilidad fiscal de las medidas de ayuda, atención y reparación.
Artículo 20	Prohibición de Doble Reparación	Nadie puede recibir doble reparación por el mismo concepto; la indemnización administrativa se descontará de la reparación judicial.
Artículo 21	Complementariedad	Las medidas de reparación deben establecerse de manera armónica y complementaria para proteger los derechos de las víctimas.
Artículo 22	Acción de Repetición y Subrogación	El Estado ejercerá acciones contra el responsable del delito para recuperar lo pagado en reparación a las víctimas.
Artículo 23	Derecho a la Verdad	Las víctimas tienen derecho a conocer la verdad sobre las circunstancias del daño sufrido y, en caso de desaparición, a saber el paradero de la víctima.
Artículo 24	Derecho a la Justicia	El Estado tiene el deber de investigar y sancionar efectivamente a los responsables, garantizando acceso a la justicia para las víctimas.
Artículo 25	Derecho a la Reparación Integral	Las víctimas tienen derecho a ser reparadas de manera adecuada, diferenciada y transformadora, incluyendo medidas de restitución, indemnización, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición.

Tabla 9: Articulado de la Ley 1448 de 2011.

Fuente: Elaboración propia con información de Congreso de Colombia, 2011⁸⁴.

En el marco de esta ley se crea en el 2012 la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, la cual tiene a su cargo el Registro Único de Víctimas (RUV). El RUV es una herramienta destinada a la

⁸⁴ *Ibíd.*

“identificación de la población que ha sufrido un daño en los términos del artículo 3º de la Ley 1448 de 2011 y de sus necesidades”. En ese orden de ideas, es un registro administrativo que contiene la información mínima requerida para la identificación de la población víctima⁸⁵.



Gráfica 12: Registro Único de Víctimas, reportes y cifras 2024.

Fuente: Unidad para la Atención y Reparación Integral, 2024⁸⁶.

Adicionalmente, la ley crea la Ruta de Atención para la Población Víctima es un proceso integral diseñado para garantizar que las víctimas del conflicto armado en Colombia reciban la atención, asistencia y reparación a la que tienen derecho según la Ley 1448 de 2011. Esta ruta se estructura en varias etapas y componentes que buscan atender las necesidades inmediatas y a largo plazo de las víctimas. A continuación, se describe detalladamente cada una de las etapas del proceso:

⁸⁵ Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. (2022). *¿Qué es el RUV y qué beneficios tiene estar inscrito?* Bogotá, Colombia. Recuperado de: <https://portalhistorico.unidadvictimas.gov.co/es/valoracion-y-registro/que-es-el-ruv-y-que-beneficios-tiene-estar-inscrito/7395>

⁸⁶ Unidad para las Víctimas. (2024). *Reportes*. Unidadvictimas.gov.co. <https://cifras.unidadvictimas.gov.co/Cifras/#!/infografia#!%2Ffechos>

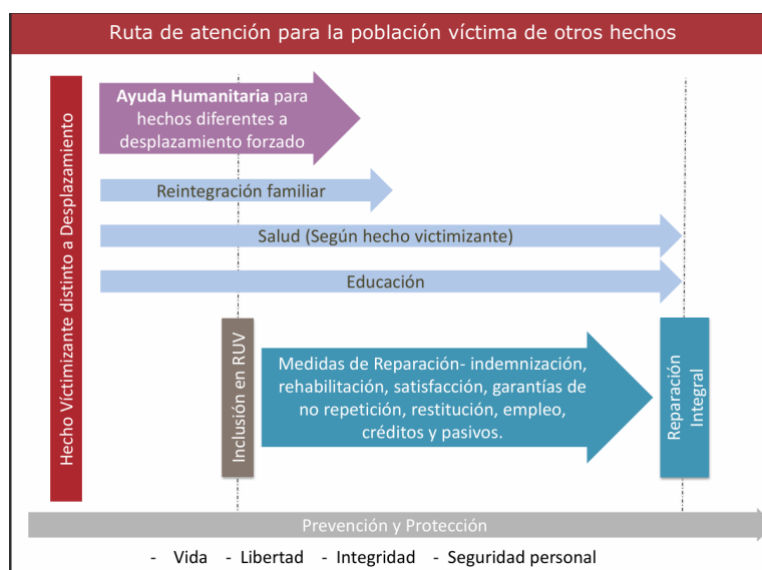


Gráfica 13: Ruta de atención para la población víctima de desplazamiento forzado.

Fuente: Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2019⁸⁷.

Aquí se describe la Ruta de Atención para Víctimas de Desplazamiento Forzado, que se organiza en tres (3) fases principales. Primero, se asegura la subsistencia mínima de las víctimas, abarcando su identificación, seguridad alimentaria, atención en salud, reunificación familiar y acceso a la educación. Luego, se brinda atención humanitaria y asistencia inmediata, centrada en proveer recursos básicos para la supervivencia. Finalmente, se activa la oferta social, que incluye servicios de vivienda y generación de ingresos, y la reparación integral, que abarca la indemnización económica, la restitución de tierras y derechos, medidas de satisfacción, garantías de no repetición y programas de rehabilitación física y mental.

⁸⁷ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2019). *Política de Víctimas*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/LaEntidad/subdireccion-general-prospectiva-desarrollo-nacional/direccion-gobierno-ddhh-paz/Paginas/politica-de-victimas.aspx>



Gráfica 14: Ruta de atención para la población víctima de otros hechos.

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2019⁸⁸.

Aquí se detalla la “Ruta de Atención para Víctimas de Otros Hechos Victimizantes”, iniciando con medidas de prevención y protección para garantizar la vida, libertad, integridad y seguridad personal de las víctimas. Seguidamente, se implementan medidas de reparación integral, que incluyen la indemnización económica, rehabilitación, satisfacción, garantías de no repetición, restitución de derechos, y acceso a empleo y créditos. Además, se proporciona ayuda humanitaria específica para hechos diferentes al desplazamiento, enfocándose en la reunificación familiar, salud, educación, y apoyo social para estas víctimas.

Adicionalmente, la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas es la encargada de emitir boletines sobre la “Superación de la Situación de Vulnerabilidad (SSV)” de las personas afectadas por el conflicto armado. Del último boletín, publicado en julio de 2024, se extraen datos clave sobre el estado actual de las víctimas, con especial atención en la medición del cumplimiento de ocho derechos fundamentales. Este boletín destaca que, bajo los nuevos criterios de medición establecidos en la Resolución 0349 de 2024, el 88% de las víctimas de desplazamiento forzado continúan en situación de vulnerabilidad. Esto refleja un incremento del 30% en comparación con mediciones anteriores, debido a un enfoque más riguroso que busca garantizar una estabilización socioeconómica duradera más allá de la simple superación temporal de la vulnerabilidad (Unidad para las Víctimas, 2024)⁸⁹.

⁸⁸ Departamento Nacional de Planeación. (2019). *Política de Víctimas*. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/LaEntidad/subdireccion-general-prospectiva-desarrollo-nacional/direccion-gobierno-ddhh-paz/Paginas/politica-de-victimas.aspx>

⁸⁹ Unidad para las Víctimas. (2024). *Boletín de Datos para la Paz No. 16: Medición de la Superación de la Situación de Vulnerabilidad*. [BDPP N16 Prueba.pdf \(unidadvictimas.gov.co\)](#)

El boletín también subraya los principales desafíos para la implementación de políticas públicas eficaces, señalando que "los resultados bajo los nuevos criterios muestran que el 88% de las víctimas de desplazamiento forzado se encuentra en situación de vulnerabilidad" (Unidad para las Víctimas, 2024, p. 16)⁹⁰. Este dato revela la necesidad urgente de fortalecer la oferta institucional y coordinar acciones entre diferentes niveles de gobierno para abordar las carencias y asegurar que las víctimas puedan superar verdaderamente su situación de vulnerabilidad, ajustándose a sus realidades y contextos específicos.

En marco de la normatividad que hace parte de la Política de Víctimas se incluye lo siguiente:

- Normatividad** ^
- **Circular 0014 de 2024**
Lineamientos para la inclusión de la política de víctimas en los planes territoriales 2024-2027.
 - **Ley 2078 de 2021**
Por medio de la cual se modifica la Ley 1448 de 2011 y los Decretos Ley Étnicos 4633 de 2011, 4634 de 2011 y 4635 de 2011, prorrogando por 10 años su vigencia
 - **Decreto 2460 de 2015**
Por el cual se reglamenta parcialmente el artículo 172 de la Ley 1448 de 2011, se adopta la Estrategia de Corresponsabilidad de la política pública para las víctimas del conflicto armado interno y se modifica el parágrafo 2 del artículo 2.2.8.3.8 del Decreto 1084 de 2015, Único Reglamentario del Sector de Inclusión Social y Reconciliación*
 - **Decreto 4800 de 2011**
Por el cual se reglamenta la Ley 1448 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
 - **Ley 1448 de 2011**
Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones.
 - **Decreto Ley 4633 de 2011**
Por medio del cual se dictan medidas de asistencia, atención, reparación integral y de restitución de derechos territoriales a las víctimas pertenecientes a los pueblos y comunidades indígenas.
 - **Decreto Ley 4634 de 2011** Por el cual se dictan medidas de asistencia, atención, reparación integral y restitución de tierras a las víctimas pertenecientes al pueblo Rom o Gitano
 - **Decreto Ley 4635 de 2011**
Por el cual se dictan medidas de asistencia, atención, reparación integral y de restitución de tierras a las víctimas pertenecientes a comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras
 - **Ley 1190 de 2008**
Por medio de la cual el Congreso de la República de Colombia declara el 2008 como el año de la promoción de los derechos de las personas desplazadas por la violencia y se dictan otras disposiciones
 - **Ley 387 de 1997**
Por la cual se adoptan medidas para la prevención del desplazamiento forzado; la atención, protección, consolidación y estabilización socioeconómica de los desplazados internos por la violencia en la República de Colombia

Imagen: Normatividad que hace parte de la Política de Víctimas.

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2019⁹¹.

Como una de las últimas herramientas complementarias a la política de víctimas se incluyó el Mecanismo Único de Seguimiento a las Víctimas del Conflicto con la finalidad de cuantificar, visualizar y realizar un seguimiento oportuno de los avances de la política pública de víctimas y las acciones encaminadas a la superación del Estado de Cosas Inconstitucional declarado frente a la situación de desplazamiento forzado por el conflicto armado interno, de tal forma que se facilite la toma de decisiones en torno a la implementación de esta⁹². Con base en el ABC del MUSIVI se explicará a profundidad cuál es su misionalidad:

⁹⁰ *Ibíd.*

⁹¹ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2019). *Política de Víctimas*. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/LaEntidad/subdireccion-general-prospectiva-desarrollo-nacional/direccion-gobierno-ddhh-paz/Paginas/politica-de-victimas.aspx>

⁹² Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024). *MUSVI v4.0» Inicio*. Recuperado de: <https://msv.dnp.gov.co/>

Aspecto	Descripción
¿Qué es el MUSVI?	El MUSVI es una herramienta de gobierno diseñada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) para facilitar el seguimiento y la identificación de alertas tempranas en la implementación de la política pública de víctimas.
Objetivo del MUSVI	Facilitar el seguimiento y la toma de decisiones del Gobierno Nacional en relación con la política pública de víctimas, visualizando los avances en los indicadores más estratégicos de la política.
Información en el MUSVI	El MUSVI permite visualizar avances estratégicos en los componentes de la política a través de tableros de control alimentados por indicadores del CONPES de la política pública de víctimas, Plan Nacional de Desarrollo, y otros.
Alcance del MUSVI	Es una herramienta interna que optimiza el seguimiento de la política pública de víctimas, impactando directamente a tomadores de decisiones y técnicos del DNP, e indirectamente a las víctimas del conflicto armado a través de la mejora de la política.
Estructura del MUSVI	El MUSVI está compuesto por indicadores relacionados con el seguimiento integral de la política, organizados en tableros de control para víctimas, desplazados, e indicadores del CONPES 4031.
Resultados esperados	Se espera consolidar reportes de información más robustos que permitan una toma de decisiones más informada y efectiva sobre la implementación de la política pública de víctimas.

Tabla 10: ABC del Mecanismo Único de Seguimiento a las Víctimas del Conflicto.

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2021⁹³.

2.9. Política Pública Distrital de Seguridad.

La Política Pública Distrital de Seguridad, Convivencia, Justicia y Construcción de Paz y Reconciliación 2023-2038, adoptada mediante el Decreto Distrital 537 de 2023, constituye un marco de acción integral que busca atender los factores que inciden en los comportamientos delictivos y sociales en Bogotá. Esta política, alineada con los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y otros instrumentos normativos, tiene como propósito garantizar la seguridad, el acceso a la justicia y la promoción de la convivencia pacífica, abordando de manera prioritaria la construcción de paz y la reconciliación en la ciudad. Su implementación se estructura en torno a cinco ejes estratégicos que incluyen la promoción de la convivencia, el control del delito, el acceso a la justicia, la construcción de paz y la atención de emergencias, con un enfoque diferencial y de género que

⁹³ Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2021). *Mecanismo Único de Seguimiento a la Política de Víctimas (MUSVI) ABC*. Recuperado de: <https://msv.dnp.gov.co/assets/doc/20211220-abc-musvi.pdf>

busca reducir la estigmatización y fortalecer la participación ciudadana en estos procesos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2023)⁹⁴.

Para profundizar en esta reciente política pública, mediante un derecho de petición “Comunicación Oficial N° 2-2024-23317” se solicitó información detallada sobre la implementación de la **Política Pública Distrital de Seguridad, Convivencia, Justicia y Construcción de Paz y Reconciliación 2023-2038** en Bogotá, específicamente en lo que respecta a los esfuerzos en materia de construcción de paz y reconciliación. En respuesta, la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Oficina Consejería Distrital de Paz, Víctimas y Reconciliación (OCDPVR), detalló diversas acciones y programas implementados en la ciudad.

Primero, se explicó que la OCDPVR tiene la responsabilidad de gestionar la articulación institucional entre entidades distritales y nacionales para la implementación de procesos de reincorporación, reintegración, desmovilización y desvinculación de personas residentes en Bogotá, conforme al Acuerdo Distrital 927 de 2024 y el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura". Este plan incluye acciones estratégicas para la estabilización socioeconómica de personas en proceso de reincorporación y reintegración, así como de comparecientes de la Fuerza Pública. Además, se mencionó la existencia de la Mesa Intersectorial para la Implementación de los Acuerdos de Paz en Bogotá, reglamentada por el Decreto Distrital 489 de 2021, la cual articula acciones intersectoriales para la atención de excombatientes, a través de la Mesa Distrital de Reincorporación y la Mesa Temática de Apoyo a los Procesos de Reintegración.

Entre las iniciativas específicas, se destacó el Programa Talento Capital, desarrollado por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, que se centra en la generación de empleo y formación para el trabajo de personas en proceso de reintegración y reincorporación. Este programa incluye una Ruta Integral para la Inclusión Laboral, que contempla formación certificada en competencias laborales y socioemocionales, además de apoyo en procesos de reclutamiento y acompañamiento especializado para asegurar la permanencia en el empleo. Asimismo, el documento resalta la importancia de las iniciativas culturales y artísticas como el Programa Nidos - Arte en Primera Infancia, dirigido por IDARTES, que ofrece experiencias artísticas a niños y niñas de familias en proceso de reincorporación, y la Beca Bogotá Diversa, que fomenta prácticas artísticas en sectores sociales, incluyendo a personas reincorporadas y reintegradas.

En cuanto al acceso a vivienda, la respuesta subraya que el Decreto Distrital 145 de 2021 estableció lineamientos para la promoción y acceso a soluciones habitacionales, otorgando subsidios a hogares de personas reincorporadas, y se menciona que el Programa Mi Ahorro, Mi Hogar asignó en 2022 aportes a 55 hogares de mujeres en proceso de reincorporación para cubrir el canon de arrendamiento, permitiendo un ahorro para la adquisición de vivienda. Además, en el ámbito educativo, los programas Jóvenes a la U y Todos a la U, promovidos por la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología (ATENEA), han facilitado el acceso a la educación superior y programas de formación en habilidades del siglo XXI para personas en proceso de reincorporación y sus familias. También se implementó una Estrategia Educativa

⁹⁴ Alcaldía Mayor de Bogotá. (2023). *Decreto 537 de 2023*. Secretaría Jurídica Distrital. Recuperado de: <https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=150839>

Flexible, desarrollada por la Secretaría de Educación del Distrito, para atender a jóvenes y adultos en proceso de reincorporación, asegurando su continuidad en estudios básicos y medios.

En el área de la salud, se detalló que la Secretaría Distrital de Salud ha implementado jornadas de salud para personas en proceso de reincorporación, ofreciendo valoraciones médicas integrales y pruebas rápidas de VIH y sífilis, además de desarrollar una Estrategia Psicosocial Diferencial para mitigar las afectaciones del conflicto armado. También se describieron los Proyectos de Memoria Territorial del Centro de Memoria, Paz y Reconciliación (CMPR), que incluyen la creación de podcasts y exposiciones itinerantes como "Las Montañas Dignas" y "Resisto Luego Existo", enfocadas en visibilizar las luchas de comunidades y la memoria de víctimas del conflicto.

En términos de reconciliación comunitaria, la Ruta de la Reconciliación, desarrollada por la Secretaría Distrital de Gobierno, busca atender a militantes del partido político surgido del Acuerdo de Paz y a personas en procesos de reintegración y reincorporación que puedan estar en riesgo. Se han realizado jornadas de sensibilización sobre la no estigmatización de personas en proceso de reincorporación, y la OCDPVR ha llevado a cabo jornadas de fortalecimiento de capacidades para unidades productivas de firmantes de paz, en alianza con la Cámara de Comercio de Bogotá, apoyando iniciativas productivas y comunitarias a través de convocatorias y cooperaciones internacionales. Finalmente, se mencionan las "Actividades de No Estigmatización", donde se han realizado talleres de sensibilización dirigidos a más de 300 funcionarios y contratistas en 2023, enfocados en reducir la estigmatización de personas en proceso de reincorporación, y se han desarrollado rutas de memoria y resistencia, promoviendo narrativas que desafían la estigmatización y promueven la inclusión y el respeto.

2.10. Importancia y pertinencia de la Política Pública de Paz, Reconciliación y No Estigmatización propuesta en este Proyecto de Acuerdo

Bogotá enfrenta desafíos estructurales, si bien se reconoce que al día de hoy existe una **Pública Distrital de Seguridad, Convivencia, Justicia y Construcción de Paz y Reconciliación 2023-2038**, aunque esta contemple elementos de paz, no todo puede incluirse ahí como lo explica Torres (2022)⁹⁵:

“En un sentido general, la política pública se entiende como un conjunto de objetivos colectivos, respuestas y acciones institucionales, que buscan resolver de fondo una problemática pública determinada” (p. 5).

En esta Política pública de Seguridad se aborda más de una problemática, muy bien fundamentada en su documento diagnóstico⁹⁶, es la seguridad, sin explorar con suficiente profundidad la concepción de la

⁹⁵ Torres, F., Rodríguez, N., Amado, J., Daniel, P., Robles, A., Tello, E., & Arango, J. (2022). *Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito Capital*. Recuperado de: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia_formulacion_e_implementacion_politica_publica_dc_v3.pdf

⁹⁶ Secretaria Distrital de Planeación. (2023). *Política Pública Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (2023 - 2038)*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documento_diagnostico_seguridadpaz.pdf

construcción de paz, para puntualizar en la estructura del documento diagnóstico, no se tiene ninguna sección específica que tenga relación directa con la construcción de paz en la ciudad y la reconciliación.

Una vez expuesto lo anterior, toda la construcción de la exposición de motivos del proyecto de acuerdo hasta este punto resalta la necesidad de una política pública especializada, fundamentada y específica en materia de construcción de paz para la ciudad, pues como dato adicional Bogotá no ha contado con alguna política pública específica en materia de paz.

La exposición de motivos identifica cómo la violencia estructural, conceptualizada por Johan Galtung, se manifiesta en Bogotá a través de desigualdades en el acceso a recursos, educación y empleo. Estas desigualdades están asociadas a procesos de segregación socioespacial, los cuales limitan el acceso a oportunidades para ciertos grupos poblacionales. Según Calderón y Aguiar (2019), la segregación socioespacial es impulsada por políticas urbanas que priorizan ciertas áreas, exacerbando la exclusión en las periferias urbanas. Esto requiere intervenciones específicas que vayan más allá de las capacidades de una política de seguridad.

Se demuestra que Bogotá es la segunda ciudad con mayor número de víctimas del conflicto armado, con un alto porcentaje de desplazados forzados. Estas víctimas no sólo enfrentan problemas de seguridad, sino también de integración social y acceso a servicios básicos, como lo refleja el alto índice de vulnerabilidad de la población desplazada, con alrededor de 450.000 personas que viven en la ciudad en dicha condición. La política de seguridad no aborda de manera integral estos desafíos, lo que justifica la necesidad de una política que incluya mecanismos de reparación, reconciliación y fortalecimiento del tejido social.

El análisis comparado con procesos de paz en Irlanda del Norte y África destaca la importancia de la reconciliación y la inclusión social en la construcción de paz. White (2017)⁹⁷ señala que la falta de reconciliación en Irlanda del Norte ha dificultado la implementación de los acuerdos, debido a la desconfianza entre comunidades. De igual manera, en África, la ausencia de justicia socioeconómica ha llevado a la recaída en la violencia (Africa, 2020)⁹⁸. Estas experiencias subrayan la necesidad de una política pública en Bogotá que no solo enfoque la seguridad, sino también la reconciliación y la inclusión.

Aunque la política de seguridad del Distrito incluye componentes de paz, esta se centra en la mitigación de riesgos y el control del orden público. En la construcción de esta exposición de motivos se explica cómo la violencia en Bogotá no solo se relaciona con la criminalidad, sino también con dinámicas estructurales que perpetúan la exclusión y la marginalización. El análisis de casos como la gobernanza paralela ejercida por grupos criminales en ciertas localidades de Bogotá demuestra que estas problemáticas requieren de un enfoque más amplio y específico que el ofrecido por la política de seguridad. Esto aunado al concepto de paz urbana en Bogotá, tal como se presenta en la exposición de motivos, integra la reconciliación, la memoria histórica y

⁹⁷ White, T. J. (2017). *Learning from the Northern Ireland Peace Process: Sui Generis and Broader Lessons?* Xavier University. Recuperado de:

https://www.researchgate.net/publication/273380798_Lessons_from_the_Northern_Ireland_Peace_Process

⁹⁸ Africa, S. (2020, November 9). *Challenges of Peacebuilding in Africa – ACCORD*. Recuperado de: <https://www.accord.org.za/conflict-trends/challenges-of-peacebuilding-in-africa/>

la acción comunitaria. Esto refleja la necesidad de una política pública que articule de manera coherente todos estos elementos para transformar las dinámicas de violencia en la ciudad. Pero sobre todo, que entienda este concepto como lo es la paz urbana, ya que las intervenciones propuestas deben estar alineadas con un enfoque que promueva la cohesión social y la justicia.

La adopción de una Política Pública de Paz, Reconciliación y No Estigmatización en Bogotá es esencial para abordar las violencias estructurales, la exclusión social y los desafíos específicos de las víctimas del conflicto armado. Esta política debe complementar la política de seguridad existente, aportando un enfoque especializado que permita la implementación de acciones integrales para la construcción de una paz duradera en la ciudad, basadas en la reconciliación, la reparación y la inclusión social.

3. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

A continuación, se presenta la relación que tiene el presente Proyecto de Acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”:

Meta del PND 2023-2026	Lineamiento propuesto en este Proyecto de Acuerdo con el que guarda relación	Relación con este Proyecto de Acuerdo
Ordenamiento del Territorio alrededor del Agua y Justicia Ambiental (Meta: Entrega de 2,9 millones de hectáreas y formalización de 3,9 millones de hectáreas)	Cierre de brechas estructurales	Las intervenciones en los bordes urbanos se alinean con la necesidad de cerrar las brechas estructurales en Bogotá, particularmente en las zonas más afectadas por el desplazamiento forzado y la segregación socioespacial. Esto refuerza la justicia territorial y la equidad en el acceso a recursos, fundamentales para lo que se fundamenta como paz urbana.
Derecho Humano a la Alimentación (Meta: Reducir la pobreza extrema al 9,6% y eliminar el hambre en la primera infancia)	Promoción de una cultura de paz y oportunidades para convivir en paz	La reducción de la pobreza extrema y la seguridad alimentaria son esenciales para promover una cultura de paz en Bogotá. Este lineamiento se integra con las metas del PND al mejorar las condiciones de vida de las comunidades más vulnerables, reduciendo las tensiones sociales y facilitando la reconciliación.
Transformación Productiva, Internacionalización y Acción Climática (Meta: Generación de 2.000 MW de energía renovable)	Implementación de acciones de justicia transicionales	El enfoque en sostenibilidad y desarrollo económico inclusivo del PND apoya la implementación de acciones de justicia transicional en Bogotá, integrando la reindustrialización y generación de empleo en sectores como parte de los procesos de reconciliación

		y reintegración económica de las víctimas y excombatientes.
Seguridad Humana y Justicia Social (Meta: Reducir la pobreza multidimensional al 9,5% y aumentar la cobertura de educación superior al 62%)	Prevención de conflictividades sociales	El aumento de la cobertura educativa es fundamental para prevenir conflictividades sociales en Bogotá. Este lineamiento se complementa con las metas del PND, abordando las raíces de la violencia y promoviendo la cohesión social y la convivencia pacífica a través de la educación y el acceso equitativo a oportunidades.

Tabla 11: Relación del Proyecto de Acuerdo con las metas del Plan Nacional de Desarrollo.

Fuente: Elaboración propia con información del Departamento Nacional de Planeación, 2024⁹⁹.

4. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT)

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado a través del Decreto Distrital 555 de 2021¹⁰⁰, establece un marco normativo que facilita la implementación de los lineamientos de la Política Pública de Paz, Reconciliación y No Estigmatización que se propone en el presente Acuerdo, lo anterior, en razón a que contempla los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) como instrumento de planeación de la ciudad, así:

Artículo del POT	Disposición normativa	Relación con el Proyecto de Acuerdo
Artículo 397. Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET)	Los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial -PDET- corresponden a un instrumento de planificación y gestión para implementar de manera prioritaria los planes sectoriales y programas en el marco de la Reforma Rural Integral (RRI) y las medidas pertinentes que establece el Acuerdo Final para la Paz, en articulación con los planes territoriales, que se definan en el territorio del Distrito Capital. Los PDET se articulará con las entidades de nivel nacional y de nivel distrital para la observancia de las normas e instrumentos del presente Plan y se armonizarán con sus programas y proyectos, con el fin de buscar su adecuada formulación e implementación.	Implementación de acciones de justicia transicionales y cierre de brechas estructurales. Pues se busca que a través de una futura política pública se sigan implementando más acciones en el marco de las Hojas de Ruta PDET-BR.

⁹⁹Departamento Nacional de Planeación. (2023). Principales Metas del PND 2023-2026. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/PND-2023/2023-02-23-METAS.pdf>

¹⁰⁰ Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2021). *Decreto Distrital 555 de 2021*. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=139558>

Tabla 12: Relación del Proyecto de Acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá.**Fuente:** Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021¹⁰¹.**5. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO**

A continuación, se presenta la relación del Proyecto de Acuerdo con los artículos del Plan Distrital de Desarrollo 2024 - 2027 “Bogotá Camina Segura”, adoptado a través del Acuerdo Distrital 927 de 2024:

Componente del Proyecto de Acuerdo	Artículo del Plan Distrital de Desarrollo (PDD)	Relación
Lineamientos, Acciones Prioritarias y Objetivos de la Política Pública Distrital de Paz, Reconciliación y Convivencia	Programa 13 del PDD: "Bogotá un territorio de paz y reconciliación en donde todos puedan volver a empezar"	Se relaciona en la implementación del Acuerdo de Paz, con un enfoque en la territorialización y en el desarrollo de zonas afectadas por el conflicto. Ambos promueven la reconciliación y la inclusión social, buscando cerrar las brechas de desigualdad a través de la participación comunitaria y el desarrollo integral. La idea de una política pública de paz es fortalecer y potenciar a largo plazo este tipo de acciones.
Atención a Víctimas del Conflicto Armado	Artículo 49: "Atención, asistencia y reparación integral"	Ambos enfoques se centran en fortalecer la atención y reparación integral para las víctimas del conflicto armado, siguiendo las competencias asignadas por la Ley 1448 de 2011. El Proyecto de Acuerdo y el PDD buscan garantizar que las víctimas reciban medidas adecuadas de asistencia y reparación, asegurando su integración y bienestar en Bogotá.
Desarrollo de Paz Urbana	Artículo 48: "Transformaciones Rurales Integrales"	Aunque el enfoque del PDD es más rural, ambos buscan cerrar brechas de exclusión y promover la paz desde la participación comunitaria y el desarrollo territorial. Se destaca la importancia de los procesos participativos y el desarrollo integral tanto en áreas urbanas como rurales.

¹⁰¹ *Ibíd.*

Memoria Histórica y Reconciliación	Artículo 51: "Estrategia transversal para territorialización del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera"	Se destaca la importancia de la memoria histórica y los procesos de reconciliación, integrando un enfoque étnico y de género, para asegurar una paz duradera.
------------------------------------	---	---

Tabla 13: Relación del Proyecto de Acuerdo con el articulado del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027.

Fuente: Elaboración propia con base en el PDD 2024 - 2027, 2024¹⁰².

Como también, se especifica la relación del presente Proyecto de Acuerdo con las metas del Plan Distrital de Desarrollo 2024 - 2027:

Componente del Proyecto de Acuerdo	Meta del Plan Distrital de Desarrollo (PDD) Programa 13	Relación
Lineamientos, Acciones Prioritarias y Objetivos de la Política Pública Distrital de Paz, Reconciliación y Convivencia	Meta: Formar 16,000 personas en el programa de educación en derechos humanos para la paz, reconciliación y promoción integral de derechos humanos.	Esta meta se relaciona con los lineamientos de política pública de construir paz en la ciudad a través de la educación y sensibilización en derechos humanos, promoviendo la reconciliación y la integración social.
Atención a Víctimas del Conflicto Armado	Meta: Implementar al 100% las medidas de atención y asistencia a víctimas conforme a la competencia del Distrito.	Ambas estrategias se enfocan en garantizar la atención integral a las víctimas del conflicto armado, conforme a la Ley 1448 de 2011, buscando su reparación y el mejoramiento de sus condiciones de vida.
Desarrollo de Paz Urbana	Meta: Implementar 20 procesos pedagógicos que contribuyan al cumplimiento de los objetivos del Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y No Repetición.	Esta meta apoya los esfuerzos de memoria histórica y reconciliación, esenciales para el desarrollo de una paz sostenible en el entorno urbano, a través de procesos educativos y participativos como lo establecen los lineamientos.
Memoria Histórica y Reconciliación	Meta: Desarrollar 81 procesos de investigación memoria y verdad como aporte a la reconciliación en Bogotá.	Esta meta contribuye directamente a los objetivos de reconciliación y memoria histórica propuestos en el Proyecto de Acuerdo, promoviendo la verdad y la comprensión del conflicto en Bogotá.

¹⁰² Concejo de Bogotá D.C.. (2024). *Acuerdo Distrital 927 de 2024*. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=155699&dt=S>

Inclusión y Participación Ciudadana	Meta: Implementar 1 ruta distrital en alianza con el sector privado para la inclusión laboral y sostenibilidad económica de personas en proceso de reincorporación o reintegración.	La meta y el componente del Proyecto de Acuerdo se enfocan en facilitar la reintegración socioeconómica de excombatientes, promoviendo la reconciliación a través de la inclusión laboral y la sostenibilidad económica.
Fortalecimiento Institucional para la Paz	Meta: Consolidar 1 modelo de integración de servicios institucionales a nivel territorial para las víctimas del conflicto orientado a la reparación integral y superación de su vulnerabilidad.	Ambas acciones buscan crear estructuras institucionales que faciliten la implementación de políticas de paz y reconciliación, asegurando que las víctimas tengan acceso a servicios y apoyo integral en Bogotá.

Tabla 14: Relación del Proyecto de Acuerdo con las metas del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027.

Fuente: Elaboración propia con información de Secretaría Distrital de Planeación, 2024¹⁰³.

5. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

Según la página oficial de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para los ODS¹⁰⁴: Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo. En 2015, todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron 17 Objetivos como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la cual se establece un plan para alcanzar los objetivos en 15 años.

Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS)	Meta Específica del ODS	Relación con el Proyecto de Acuerdo
ODS 1: Fin de la pobreza	Meta 1.3: Implementar a nivel nacional sistemas y medidas apropiadas de protección social para todos, y lograr una cobertura sustancial de los pobres y vulnerables en 2030. ¹⁰⁵	Los lineamientos buscan que la política pública se cree para cerrar brechas estructurales y proporcionar oportunidades que permitan superar la vulnerabilidad de las víctimas del conflicto armado y grupos poblacionales excluidos, contribuyendo a la creación de oportunidades sociales, económicas y políticas, lo que está alineado con la implementación de medidas de protección social inclusiva.

¹⁰³ Secretaría Distrital de Planeación. (2024). *Metas de producto del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2028*. Recuperado de: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/anexo_4_metas_de_producto.pdf

¹⁰⁴ Naciones Unidas. (2023, septiembre 13). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible - Desarrollo Sostenible*. Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

¹⁰⁵ Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/poverty/>

ODS 4: Educación de calidad	Meta 4.7: Asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, incluyendo la educación para la paz y la no violencia. ¹⁰⁶	Los lineamientos buscan que la política pública incluya un enfoque en la educación para la paz en instituciones educativas, fomentando competencias socioemocionales y promoviendo la cultura de paz, en línea con la meta de asegurar una educación que promueva la paz y la no violencia.
ODS 10: Reducción de las desigualdades	Meta 10.2: Potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición. ¹⁰⁷	Los lineamientos buscan que la política pública tenga un enfoque diferencial e inclusivo, abordando las desigualdades estructurales que afectan a las víctimas del conflicto armado y otros grupos vulnerables, garantizando su inclusión social, económica y política.
ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles	Meta 11.3: Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y gestión participativa, integrada y sostenible de los asentamientos humanos en todos los países. ¹⁰⁸	Los lineamientos buscan que la política pública proponga acciones a la paz urbana y territorial mediante la reconstrucción del tejido social en áreas vulnerables y la planificación de acciones de desarrollo con enfoque territorial y urbano, asegurando una urbanización inclusiva y sostenible.
ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas	Meta 16.1: Reducir significativamente todas las formas de violencia y las tasas de mortalidad conexas en todo el mundo. ¹⁰⁹	Los lineamientos buscan que la política pública mitiguen las violencias directas e indirectas en Bogotá, fortaleciendo los mecanismos de acceso a la justicia, promoviendo la reconciliación y combatiendo la estigmatización, alineándose directamente con la reducción de las diferentes formas de violencia en la ciudad sin recurrir a la securitización de la ciudad.
ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas	Meta 16.7: Garantizar la adopción de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades a todos los niveles. ¹¹⁰	A través del fortalecimiento de la participación ciudadana y la creación de espacios de diálogo y concertación, los lineamientos buscan un proceso de toma de decisiones y construcción de política pública inclusivo y participativo, fundamental

¹⁰⁶ Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/education/>

¹⁰⁷ Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/inequality/>

¹⁰⁸ Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

¹⁰⁹ Organización de las Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/peace-justice/>

¹¹⁰ *Ibidem*.

		para la construcción de una paz duradera en Bogotá.
ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos	Meta 17.17: Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y estrategias de obtención de recursos de las alianzas. ¹¹¹	Los lineamientos buscan que la política pública fomente la articulación interinstitucional y la participación de diversos actores, incluyendo sociedad civil, sector privado y organizaciones internacionales, asegurando la implementación efectiva de sus lineamientos, acciones y estrategias mediante alianzas de cooperación en los diferentes niveles.

Tabla 15: Objetivos de Desarrollo Sostenible que se relacionan con el Proyecto de Acuerdo.

Fuente: Elaboración propia con información de ONU, 2024.

3. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA INICIATIVA

3.1. Bloque de Convencionalidad

El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP) (1966), aprobado mediante la Ley 74 de 1968, consagra en su artículo 6 el derecho a la vida, un principio esencial en la promoción de la paz y la reconciliación, asegurando la protección contra actos de violencia que amenacen la vida de los ciudadanos (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1966)¹¹².

“Artículo 6.1. El derecho a la vida es inherente a la persona humana. Este derecho estará protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1966).

Asimismo, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), también aprobado mediante la Ley 74 de 1968, en su artículo 13 consagra el derecho a la educación como un medio para la promoción de una cultura de paz y reconciliación (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1966)¹¹³.

“Artículo 13.1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a la educación. La educación debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la personalidad humana y del sentido de su dignidad, y debe fortalecer el respeto por los derechos humanos y las libertades fundamentales” (Asamblea General de las Naciones Unidas).

¹¹¹ Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/globalpartnerships/>

¹¹² Asamblea General de las Naciones Unidas. (1966). *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*. Adoptado el 16 de diciembre de 1966. [Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos | OHCHR](#)

¹¹³ Asamblea General de las Naciones Unidas. (1966). *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*. Adoptado el 16 de diciembre de 1966. [Antecedentes del Pacto | OHCHR](#)

El Protocolo de San Salvador (1988), aprobado mediante la Ley 319 de 1996, establece en su artículo 11 la necesidad de una educación que promueva la paz, los valores democráticos, y el respeto a los derechos humanos (Organización de los Estados Americanos, 1988)¹¹⁴.

“Artículo 11. Toda persona tiene derecho a la educación, la cual debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la personalidad humana y del sentido de su dignidad, y debe fortalecer el respeto por los derechos humanos y las libertades fundamentales” (Organización de los Estados Americanos, 1988).

La Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José) (1969), ratificada por Colombia mediante la Ley 16 de 1972, en su artículo 4, establece el deber estatal de garantizar el derecho a la vida y, por extensión, proteger a la ciudadanía de cualquier forma de violencia que atente contra este derecho (Organización de los Estados Americanos, 1969)¹¹⁵.

“Artículo 4.1. Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley, y en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente” (Organización de los Estados Americanos, 1969).

3.2. Constitución Política

La Constitución Política de 1991 establece en su preámbulo y en su artículo 22 el derecho a la paz como un derecho fundamental de los ciudadanos y un deber del Estado (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)¹¹⁶.

“Artículo 22. La paz es un derecho y un deber de obligatorio cumplimiento” (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

Adicionalmente, el artículo 13 de la Constitución garantiza la igualdad ante la ley y la protección contra cualquier forma de discriminación, principio fundamental para la reconciliación y la convivencia pacífica (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

“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” (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

¹¹⁴ Organización de los Estados Americanos. (1988). *Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales* (Protocolo de San Salvador). Adoptado el 17 de noviembre de 1988. <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-52.html>

¹¹⁵ Organización de los Estados Americanos. (1969). *Convención Americana sobre Derechos Humanos* (Pacto de San José). Adoptado el 22 de noviembre de 1969. https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_Derechos_Humanos.pdf

¹¹⁶ Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia*. <https://www.constitucioncolombia.com/constitucion-de-1991>

El artículo 67 consagra el derecho a la educación, que debe orientarse al desarrollo integral del individuo y la formación en el respeto a los derechos humanos, lo cual es esencial para la promoción de la paz y la reconciliación (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

“Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura” (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

3.3. Normas Legales

La Ley 1448 de 2011 (Ley de Víctimas y Restitución de Tierras) establece medidas para la atención y reparación de las víctimas del conflicto armado, lo cual es fundamental para el proceso de reconciliación y la construcción de una paz duradera en Bogotá (Congreso de Colombia, 2011)¹¹⁷.

“Artículo 2. Las víctimas del conflicto armado interno tienen derecho a ser reconocidas como tales y a recibir, por parte del Estado, una reparación integral” (Congreso de Colombia, 2011).

La Ley 434 de 1998, por la cual se crea el Consejo Nacional de Paz, establece en su artículo 1 la promoción de la paz y la resolución pacífica de conflictos como objetivos fundamentales del Estado (Congreso de Colombia, 1998)¹¹⁸.

“Artículo 1. Se crea el Consejo Nacional de Paz como instancia consultiva del Gobierno Nacional para la promoción de la paz y la reconciliación nacional” (Congreso de Colombia, 1998).

La Ley 975 de 2005 (Ley de Justicia y Paz), establece mecanismos para la desmovilización y reincorporación de los miembros de grupos armados ilegales, contribuyendo al proceso de pacificación del país (Congreso de Colombia, 2005)¹¹⁹.

“Artículo 10. Las personas que se desmovilicen y se acojan a la Ley de Justicia y Paz tienen derecho a recibir beneficios jurídicos y económicos para su reincorporación a la vida civil” (Congreso de Colombia, 2005).

La Ley 2078 de 2021 modifica y prorroga la Ley 1448 de 2011, y establece medidas adicionales para la atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado, esenciales para la paz y reconciliación en Bogotá.

¹¹⁷ Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1448 de 2011*. ley-1448-de-2011.pdf (unidadvictimas.gov.co)

¹¹⁸ Congreso de Colombia. (1998). *Ley 434 de 1998*. [Ley 434 de 1998 - Gestor Normativo - Función Pública](http://ley-434-de-1998-gestor-normativo-funcion-publica-funcionpublica.gov.co) (funcionpublica.gov.co)

¹¹⁹ Congreso de Colombia. (2005). *Ley 975 de 2005*. [Ley 975 de 2005 - Gestor Normativo - Función Pública](http://ley-975-de-2005-gestor-normativo-funcion-publica-funcionpublica.gov.co) (funcionpublica.gov.co)

“Artículo 1. La vigencia de las medidas de atención, asistencia y reparación integral contempladas en la Ley 1448 de 2011 se prorroga por un período de diez (10) años, contados a partir de la fecha de su vencimiento.” (Congreso de Colombia, 2021)¹²⁰.

La Ley 2272 de 2022 prorroga la vigencia de las medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado hasta el año 2031. Esta ley es crucial para garantizar la continuidad de los mecanismos establecidos en la Ley 1448 de 2011, lo cual es fundamental para el mantenimiento de la paz en Bogotá.

“Artículo 1. Esta Ley tiene como objeto definir la política de paz como una política de Estado.” (Gestor Normativo, 2022)¹²¹.

La Ley 1190 de 2008 declara el año 2008 como el "Año de la Promoción de los Derechos de las Personas Desplazadas por la Violencia". Esta ley es relevante para la integración de políticas de paz en Bogotá, ya que subraya la importancia de proteger y garantizar los derechos de los desplazados.

“Artículo 1. Se declara el año 2008 como el Año de la Promoción de los Derechos de las Personas Desplazadas por la Violencia en la República de Colombia, y se adoptan las medidas necesarias para su efectiva protección.” (Congreso de Colombia, 2008)¹²².

3.4. Normas Reglamentarias

El Decreto 4800 de 2011, que reglamenta la Ley 1448 de 2011, establece los lineamientos para la atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado, incluyendo medidas específicas para garantizar su derecho a la reparación y a una vida digna (Presidencia de la República, 2011).

¹²⁰ Congreso de Colombia. (2021). *Ley 2078 de 2021, por medio de la cual se modifica la Ley 1448 de 2011 y se prorroga su vigencia*. Art. 1. [Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad \[LEY 2078 2021\]](http://www.secretariassenado.gov.co/leyes/ley_2078_2021) (secretariassenado.gov.co)

¹²¹ Gestor Normativo. (2022). *Ley 2272 de 2022, por medio de la cual SE DEFINE LA POLÍTICA DE PAZ DE ESTADO, SE CREA EL SERVICIO SOCIAL PARA LA PAZ, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES*. Art. 2. [Ley 2272 de 2022 - Gestor Normativo - Función Pública](http://www.funcionpublica.gov.co/leyes/ley_2272_2022) (funcionpublica.gov.co)

¹²² Congreso de Colombia. (2008). *Ley 1190 de 2008, por medio de la cual se declara el 2008 como el Año de la Promoción de los Derechos de las Personas Desplazadas por la Violencia*. Art. 1. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1190_2008.html

“Artículo 13. La Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas será la entidad encargada de coordinar las acciones necesarias para la reparación integral de las víctimas” (Presidencia de la República, 2011).

El Decreto 1038 de 2015, que reglamenta la Ley 975 de 2005, establece las disposiciones para la implementación de la Ley de Justicia y Paz, garantizando el acceso a los beneficios para los desmovilizados y promoviendo su reintegración efectiva a la sociedad (Presidencia de la República, 2015).

“Artículo 2. Las personas que se desmovilicen deben cumplir con los requisitos establecidos para acceder a los beneficios de la Ley de Justicia y Paz, y su reintegración será monitoreada por las autoridades competentes” (Presidencia de la República, 2015).

La Circular 0014 de 2024 establece lineamientos para la inclusión de la política de víctimas en los planes territoriales 2024-2027.

"Con base en lo anterior, desde el Departamento Nacional de Planeación hacemos un llamado a los mandatarios locales a considerar la inclusión en sus Planes de Desarrollo Territorial los siguientes lineamientos que se enfocan en avanzar en los propósitos de la Política Pública de Atención, Asistencia y Reparación Integral a las Víctimas del conflicto armado." (Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, 2024)¹²³.

4. COMPETENCIA

El Concejo de Bogotá D.C. tiene la competencia para dictar normas relacionadas con la naturaleza y el alcance del presente Proyecto de Acuerdo, según las disposiciones constitucionales y legales vigentes. En primer lugar, el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia establece que:

“ARTÍCULO 313. Corresponde a los Concejos:

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

En segundo lugar, el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 - Estatuto Orgánico de Bogotá - estipula que:

“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 [...]”.

¹²³ Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. (2024). *Circular 0014 de 2024*. Art. 1. [Circular 0014-4 de 9 de Abril de 2024.pdf \(dnp.gov.co\)](#)

5. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones” en su artículo 7 establece:

"Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. 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”.

En consecuencia, esta iniciativa **no tiene un impacto fiscal** por cuanto no implica la apropiación de recursos adicionales a los sectores y entidades responsables de su implementación ya que la iniciativa se encuentra en el marco de acciones, programas y proyectos contenidos en el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 en relación con Programa 13 “Bogotá un territorio de paz y reconciliación en donde todos puedan volver a empezar”, el Artículo 49. Atención, asistencia y reparación integral, el Artículo 48. Transformaciones Rurales Integrales y el Artículo 51. Estrategia transversal para territorialización del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera.

Cordialmente,

JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE

Concejal de Bogotá D.C

Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO NO 703 DE 2024**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PAZ, RECONCILIACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE CONFLICTOS DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de las facultades que le confiere el numeral 1 del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia y el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO 1°. OBJETO. El presente Acuerdo tiene como objeto adoptar los lineamientos para la formulación e implementación de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos para la ciudad de Bogotá D.C., la cual busca garantizar la construcción de una paz integral, la reconciliación y la convivencia pacífica en el Distrito Capital. Estos lineamientos fundamentan la política pública en la promoción de una cultura de paz, la implementación de acciones de justicia transicionales, el cierre de brechas estructurales, el fortalecimiento de la comunicación para la no estigmatización y la transformación de conflictos urbanos con acciones afirmativas de construcción de paz urbana.

ARTÍCULO 2°. VISIÓN. La visión de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá será que la ciudad sea referente en la construcción de paz y reconciliación a nivel nacional e internacional, donde la convivencia pacífica y la justicia social sean pilares fundamentales. La ciudad garantizará el pleno ejercicio de los derechos humanos, fomentará una cultura de paz y promoverá que sea una ciudad de las oportunidades para vivir, convivir y transformar los conflictos que la rodean en el marco de acciones en pro de la paz urbana y la paz integral.

ARTÍCULO 3°. MISIÓN. La misión de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. será promover y consolidar una cultura de paz en la ciudad a través de la implementación de políticas, planes, proyectos, estrategias y acciones integrales que aborden las causas estructurales de la violencia, el conflicto armado interno, fomenten la participación ciudadana y garanticen los derechos de las víctimas del conflicto armado y de todas las comunidades vulnerables que co-existen en la ciudad, haciendo énfasis en la implementación del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera con un enfoque en la construcción de Paz Urbana.

ARTÍCULO 3°. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS. Los objetivos estratégicos de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. serán:

- a. Promover una cultura de paz y reconciliación mediante la educación y la formación en competencias ciudadanas para la paz y los no conflictos, estudiando y abordando las causas sociales que proliferan las conflictividades sociales de la ciudad.
- b. Implementar acciones institucionales para el acceso a la justicia, la resolución de conflictos y el restablecimiento de derechos.
- c. Desarrollar planes, programas, proyectos, estrategias y acciones que cierren las brechas de inequidad y promuevan el desarrollo de las comunidades más vulnerables que habitan la ciudad a través de las hojas de ruta de los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET-BR) y las Transformaciones Rurales Integrales.
- d. Fomentar la participación ciudadana activa, la participación incidente de las instancias de participación diseñadas para el logro y el mantenimiento de la paz, la reconciliación, la convivencia y la no estigmatización.

ARTÍCULO 4°. COMPONENTES GENERALES DE LA POLÍTICA PÚBLICA. La Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá tendrá los siguientes componentes generales:

- a. Diseñar estrategias para mitigar los efectos que han tenido las causas estructurales del conflicto armado interno en la ciudad, partiendo de un proceso de identificación de esas causas estructurales.
- b. Implementar programas de educación para la paz en las instituciones educativas oficiales del Distrito, incluyendo la cátedra de la paz y la formación en competencias socioemocionales para la construcción de paz. Lo anterior, respetando la autonomía de estas instituciones.
- c. Desarrollar proyectos de memoria histórica que permitan a la ciudad reconocer y dignificar a las víctimas del conflicto armado.
- d. Fortalecer los mecanismos de acceso a la justicia para víctimas de violencia y comunidades más vulnerables.
- f. Promover la participación activa de las comunidades en la construcción de paz a través de espacios de diálogo y concertación en articulación con las instancias de participación diseñadas para la paz y la institucionalidad.
- g. Continuar con la implementación de planes de desarrollo con enfoque territorial y crear hojas de ruta para las localidades que aún no han sido incluidas, buscando el cierre de las brechas de inequidad y promuevan el desarrollo integral de las comunidades donde se implemente la hoja de ruta.
- h. Desarrollar campañas de comunicación y sensibilización sobre la importancia de la paz y la reconciliación, a través de la cultura y el turismo en la ciudad.

- i. Garantizar la implementación efectiva del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera creando nuevas alternativas de implementación en la ciudad reconociendo los límites que tiene el Distrito Capital en el marco de la implementación del acuerdo.
- j. Fortalecer las capacidades institucionales para la protección de derechos y la prevención de violencias, así como la capacidad de reacción ante hechos de desplazamiento forzado de comunidades y víctimas del conflicto interno armado que llegan a la ciudad.
- k. Construir un ecosistema de acciones específicas para la Paz Urbana, que permita las acciones encaminadas a construir paz en el marco de la urbanidad.
- l. Incorporar acciones y estrategias encaminadas al cuidado y la atención de la salud mental de víctimas del conflicto armado.
- m. Fortalecer las estrategias productivas para superar las brechas exclusión económica hacia la población víctima del conflicto armado, esto con el fin de que superen sus condiciones de vulnerabilidad económica.

ARTÍCULO 5°. ENFOQUES. La Política Pública de Paz, la Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. tendrá los siguientes enfoques:

- a. Enfoque de Derechos Humanos:** La Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. se basará en un enfoque de derechos humanos, asegurando que todas las acciones y estrategias están orientadas a garantizar, proteger y promover los derechos de todas las personas, especialmente de aquellas más vulnerables y afectadas por el conflicto armado.
- b. Enfoque poblacional-diferencial:** La Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. reconocerá las particularidades de los diferentes grupos poblacionales, tales como niños, niñas, adolescentes, jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad, personas cuidadoras, comunidades étnicas y población LGBTIQ+. Este enfoque asegurará que todas las personas tengan acceso a los beneficios de la política de paz.
- c. Enfoque de Participación Ciudadana:** La Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. se adoptará mediante un enfoque de participación ciudadana que asegure la inclusión de todos los sectores de la sociedad en el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de la política pública. Se promoverá la creación de espacios de diálogo y concertación para recoger las voces y propuestas de la comunidad, instancias de participación y actores internacionales.
- d. Enfoque de justicia restaurativa:** Se implementará un enfoque de justicia restaurativa que promueva la reparación del daño causado por la violencia y los conflictos, y que facilite la reconciliación entre las partes involucradas. Este enfoque incluirá programas de mediación, conciliación y reintegración.

e. Enfoque Intersectorial: La política pública adoptará un enfoque intersectorial que promueva la coordinación y colaboración entre diferentes sectores y entidades del gobierno, la sociedad civil, el sector privado y la comunidad internacional. Esta colaboración garantizará una respuesta integral y coherente a los desafíos de la paz y la reconciliación.

f. Acción Sin Daño: Propenderá por la corresponsabilidad en la construcción de paz y resolución de conflictos bajo el principio de acción sin daño.

ARTÍCULO 6°. LINEAMIENTOS. La Administración Distrital, en cabeza de las entidades competentes, formulará e implementará la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. con base en los siguientes lineamientos:

a. Paz Urbana: Promover las competencias de no violencia y diálogo social en las relaciones interpersonales y comunitarias, la reconstrucción del tejido social en las zonas identificadas con más vulnerabilidad, fomentar pactos de convivencia y alternativas a procesos de justicia transicional en conjunto con trabajos, obras y acciones con contenido reparador y restaurador y acciones prioritarias para construir paz en medio de dinámicas conflictivas de las localidades.

b. Paz Territorial: Articular la oferta institucional existente para el cierre de brechas de inequidad y desarrollo, respetando los derechos de las víctimas del conflicto armado, así como la transformación de los bordes urbanos, ruralidad bogotana y la construcción de nuevas hojas de ruta en los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET-BR) y las Transformaciones Rurales Integrales.

c. Paz integral: Mitigar las violencias directas generadas por actores armados, estructuras armadas organizadas de crimen de alto impacto y delincuenciales, y fortalecer las acciones y estrategias transicionales para la verdad, justicia, reparación y no repetición.

d. Educación para una Cultura de Paz: Desarrollar programas educativos integrales que promuevan la no violencia, la educación socioemocional y las competencias ciudadanas para una ciudad pacífica, con un cambio a las pedagogías diseñadas para las cátedras de paz, la cobertura en educación y formación continua para las víctimas del conflicto armado que se encuentren en Bogotá.

e. Prevención y Atención de Conflictividades Sociales: Articular planes, programas, proyectos, estrategias y acciones encaminadas a desescalar violencias y prevenir conflictos sociales mediante la articulación con las entidades distritales y nacionales encargadas de la convivencia y seguridad ciudadana.

f. Comunicación para una Paz Integral: Fortalecer los medios comunitarios y la difusión de contenidos sobre no violencia, promover campañas de sensibilización sobre la paz y la reconciliación, así como estrategias digitales y contenidos adicionales que sensibilicen sobre el Informe Final de la Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad.

g. Seguimiento y Control Social: Establecer una ruta de seguimiento y evaluación de la política mediante indicadores mensurables diseñado específicamente para la participación activa de la comunidad, instancias de participación y actores internacionales que fortalezcan el proceso de seguimiento y control. Este seguimiento dista del que se hace institucionalmente ya que lo que busca es un mecanismo diseñado para la ciudadanía y de gobierno abierto de fácil acceso.

h. Una ciudad para volver a iniciar: Impulsar la proyección funcional de quienes son víctimas del conflicto interno armado colombiano que hoy residen en Bogotá. Para lograr esto se articularán los planes, programas, proyectos estrategias de oportunidades para integrar a este grupo poblacional a través de proyectos productivos, reconversión laboral, cuidado socioemocional, procesos de reconciliación, procesos formativos y respeto por sus derechos .

i. Participación Incidente: Consultar a las instancias de participación del Distrito creadas para la construcción de paz, reconciliación, convivencia, y representación de las víctimas para que sean parte vinculante en la fase de diagnóstico y formulación de la presente política pública. Una vez aprobada la política pública serán parte activa de su implementación.

j. Análisis de Datos: Implementar herramientas tecnológicas para el perfeccionamiento del análisis de los datos que se recogen a través de los sistemas de recopilación de información sobre víctimas, comunidades vulnerables y delitos de bajo y alto impacto en la ciudad. Esto permitirá la identificación de patrones de violencia, evaluación predictiva y medición de impacto, lo cual podrá ser insumo para construir soluciones vía política pública.

k. Indicadores de cumplimiento a incluir: Incluir los siguientes indicadores en el marco del plan de acción de la política pública; a.) Percepción de seguridad y convivencia en las comunidades. b.) Número de programas educativos para la paz implementados. c.) Cantidad de proyectos de memoria histórica desarrollados y su impacto en las comunidades. d.) Numero de espacios de diálogo y concertación en instancias de paz. f.) Avance en la implementación de planes de desarrollo con enfoque territorial. g.) Impacto de campañas de sensibilización .

ARTÍCULO 7°. PARTICIPACIÓN DEL CONSEJO DISTRITAL DE PAZ EN LA POLÍTICA PÚBLICA. El Consejo Distrital de Paz, Reconciliación, Convivencia y Transformación de Conflictos será la principal instancia de participación dinamizadora de la formulación e implementación de la Política Pública para la Paz, la Reconciliación y la Transformación de Conflictos en Bogotá de carácter consultivo, articulador y facilitador con las entidades del Distrito.

ARTÍCULO 8°. REPORTE DE INFORMACIÓN. Las entidades responsables de la implementación de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. deberán reportar periódicamente la información relacionada con el avance y cumplimiento del presente Acuerdo cada seis (6) meses. Los reportes deberán incluir datos cuantitativos y cualitativos sobre las actividades realizadas, los resultados obtenidos y las recomendaciones para mejorar la efectividad de la política. La información deberá ser pública, de fácil acceso para la ciudadanía en medios digitales.

PARÁGRAFO. La construcción de conocimiento académico e investigativo que se publique en el marco de la implementación de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá deberá ser de conocimiento público y de fácil acceso a la ciudadanía.

ARTÍCULO 9°. DIVULGACIÓN. La Administración Distrital, en cabeza de las entidades competentes, llevará a cabo una estrategia de divulgación amplia y efectiva de la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá. Esta estrategia podrá incluir campañas de comunicación en medios masivos y comunitarios, talleres y actividades pedagógicas en instituciones educativas oficiales y espacios comunitarios, y la distribución de materiales informativos sobre los objetivos y lineamientos de la política.

ARTÍCULO 10°. INFORMES. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá en coordinación con las demás entidades competentes, deberá presentar informes anuales al Concejo de Bogotá D.C. sobre el estado de implementación Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos. Estos informes deben incluir un análisis detallado de los avances, desafíos y resultados de la política, así como recomendaciones para su mejora continua.

PARÁGRAFO. Estos informes serán entregados al Concejo de Bogotá D.C. cada 2 de octubre, en el marco de la conmemoración del Día Internacional de la No Violencia.

ARTÍCULO 11°. REGLAMENTACIÓN. La Administración Distrital formulará la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. en el plazo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo. A su vez, dentro de este plazo reglamentará las demás disposiciones de este Acuerdo Distrital.

ARTÍCULO 12°. MECANISMO DE ADOPCIÓN. La Administración Distrital, de conformidad con el Decreto Distrital 084 de 2022 o la norma que haga sus veces, formulará la Política Pública de Paz, Reconciliación y Transformación de Conflictos de Bogotá D.C. a través de Documento CONPES D.C o Decreto Distrital.

ARTÍCULO 13°. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE