



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2720 DIRECTOR: LUIS ALBERTO DONOSO RINCÓN. ENERO 11 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

OBJECIONES AL PROYECTO DE ACUERDO N° 205 DE 2017 “POR EL CUAL SE PROMUEVEN ACCIONES AFIRMATIVAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS MUJERES EN TRANSMILENIO: MÁS MUJERES SENTADAS, MÁS MUJERES PROTEGIDAS”.....

1

OBJECIONES

AL PROYECTO DE ACUERDO N° 205 DE 2017

“POR EL CUAL SE PROMUEVEN ACCIONES AFIRMATIVAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS MUJERES EN TRANSMILENIO: MÁS MUJERES SENTADAS, MÁS MUJERES PROTEGIDAS”

ASUNTO: Su oficio 2017EE18898. Objeciones al Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2017. “*Por el cual se promueven acciones afirmativas para la seguridad de las mujeres en Transmilenio: más mujeres sentadas, más mujeres protegidas*”. Radicados Nos. 1-2017-20486, 1-2017-20974, 1-2017- 20935-y 1-2017-21036, 1-2017-21173, 1-2017-21183.

Respetado doctor Donoso:

He recibido para sanción el proyecto de Acuerdo del asunto, y al respecto precisa este Despacho formular Objeciones por razones de legalidad y de conveniencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 23 del Decreto Ley 1421 de 1993, en concordancia con el artículo 81 del Acuerdo Distrital 348 de 2008.

OBJETO GENERAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

El objeto del proyecto de Acuerdo, de acuerdo con el epígrafe y el articulado del mismo, es establecer acciones afirmativas para la seguridad de las mujeres en Transmilenio, concretamente,



“EN EL CONCEJO, BOGOTÁ TIENE LA PALABRA”



disponer que las sillas rojas de los buses de Transmilenio sean de uso preferencial para las mujeres en horas pico y prioritaria en horas valle.

1. OBJECIONES POR RAZONES DE LEGALIDAD (Inconstitucionalidad e Ilegalidad).

1.1 El Proyecto de Acuerdo desconoce el principio constitucional y de la administración pública de Eficacia.

El artículo 209 de la Constitución Política establece que *“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”* (Subrayado fuera del texto).

Frente al principio de eficacia, el numeral 11 del artículo 3 de la Ley 1437- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA), establece que en virtud del mismo, *“las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa”* (Subrayado fuera del texto).

Sobre el principio de eficacia de la administración pública, la Corte Constitucional se ha pronunciado en los siguientes términos:

“De este modo, la capacidad jurídica de los órganos del Estado, supone su responsabilidad por las acciones u omisiones de quienes legalmente lo integran y representan. Junto con esto, se ha reconocido también capacidad política, fundada en los principios de la representación y del mandato, por lo cual gozan de cierto grado de libertad para desarrollar y ejecutar sus actos. Esto, a la vez, permite a los asociados formular en su contra pretensiones que van desde reclamar de ellos cursos de acción, hasta el establecimiento de responsabilidades; todo lo cual constituye una garantía constitucional de las personas frente a su inactividad, incumplimiento de deberes e incluso frente a los daños antijurídicos que puedan causar en el ejercicio de los deberes y poderes de gestión e intervención.

Así pues, surgen obligaciones concretas del postulado constitucional contenido en artículo 2º Superior, según el cual dentro de los fines esenciales del Estado está “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Con fundamento en esto, la jurisprudencia de esta Corte ha protegido el denominado “principio de eficacia de la administración pública”, según el cual las autoridades administrativas ostentan cargas relativas al desempeño de sus funciones, en orden a implementar y brindar soluciones a problemas de los ciudadanos. Dichas problemas constituyen deficiencias atribuibles a deberes específicos de la administración, y así las mencionadas soluciones han de ser ciertas, eficaces y proporcionales a éstos”¹ Subrayado fuera del texto.

¹ Sentencia T-733 de 2009. M.P Dr. Humberto Antonio Sierra Porto.

En ese sentido, y descendiendo al Proyecto de Acuerdo 205 de 2017, se considera que este desconoce el principio constitucional de eficacia, en tanto que establece una serie de obligaciones en cabeza de la Administración Distrital, específicamente, en cabeza de Transmilenio S.A., cuyo cumplimiento no está necesariamente ligado a la existencia de recursos presupuestales, técnicos, humanos y/o logísticos que permitan atenderlas.

Asimismo, por cuanto el uso de sillas rojas en los buses de Transmilenio no garantiza que las mujeres dejen de ser objeto de conductas violentas y/o abusivas, pero sí impone a la Administración Distrital unas obligaciones que, precisamente a partir de lo difuso de la norma y de su falta de adecuación a la problemática concreta de violencia contra la mujer en la ciudad, resultan de difícil cumplimiento y verificación.

En ese sentido, no basta con que el Concejo de Bogotá adopte medidas para que las mujeres tengan uso preferencial y prioritario de las sillas rojas de los buses de Transmilenio, sino que es necesario que medidas como la descrita sean materializables, circunstancia que no resulta clara para la Administración Distrital en tanto que, como se expondrá posteriormente, la iniciativa no adelantó un estudio de impacto fiscal para determinar los recursos que se requerirán para dar cumplimiento a la misma y no señaló de qué manera el uso preferencial y/o prioritario de sillas por parte de las mujeres evitará o disminuirá la configuración de otros tipos de violencia u otras modalidades de abuso en el servicio de transporte y, en general, en el espacio público.

Por lo tanto, el Proyecto de Acuerdo contraría el principio constitucional y de la administración pública de eficacia, previsto en el artículo 209 Constitucional y en la Ley 1437 de 2011, en tanto que se enfoque únicamente a la imposición de obligaciones en cabeza de las entidades de la administración e incluso, de la ciudadanía, sin tener en cuenta otros factores que resultan determinantes para que la Administración Distrital pueda efectivamente dar cumplimiento a sus mandatos.

1.2 El Proyecto de Acuerdo incurre en falsa motivación.

El proyecto de Acuerdo contraría lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011, según la cual, todos los actos administrativos deben estar debidamente motivados y su motivación debe ser cierta, so pena de incurrir en causal de nulidad².

Sobre la debida motivación de los actos administrativos y su relación con principios de carácter superior, la Corte Constitucional ha señalado lo siguiente:

“La sentencia SU-917 de 2010 recogió los preceptos fijados por la jurisprudencia de esta Corporación al identificar los elementos constitucionales que sostienen el deber de motivar los actos administrativos. En síntesis, se relacionan los siguientes:

² Artículo 137.

- *Cláusula de Estado de Derecho. Este concepto se encuentra fijado en el artículo 1° de la Carta y encierra el principio de legalidad de las actuaciones de los entes públicos, eliminando así la arbitrariedad en sus actuaciones. Una de las formas en las que se materializa es en la obligación de motivar lo actos administrativos toda vez que ésta es la forma en la que se verifica la sujeción de la administración al imperio de la ley.*
- *Debido proceso. Igualmente, el artículo 29 superior plantea como presupuesto para hacer efectivo el derecho de contradicción y de defensa, que los administrados tengan argumentos que puedan ser controvertidos cuando no están de acuerdo con las actuaciones de las autoridades. De esta forma, cuando en el acto no se expresan las razones que han dado sustento a la decisión, el particular se encuentra en un estado de indefinición derivado de la imposibilidad de expresar los motivos por los que disiente de la decisión tomada, vulnerando así su derecho a controvertir la actuación con la que no está de acuerdo.*
- *Principio Democrático. En virtud de los artículos 1°, 123 y 209 de la Constitución, el deber de motivar los actos administrativos materializa la obligación que tienen las autoridades de rendir cuentas a los administrados acerca de sus actuaciones.*
- *Principio de Publicidad. El artículo 209 de la Carta establece que la función administrativa se deberá desarrollar con fundamento en el principio de publicidad. Este mandato se encuentra estrechamente relacionado con los conceptos de Estado de Derecho y de democracia, dado que garantiza la posibilidad de que los administrados conozcan las decisiones de las autoridades, y así puedan controvertir aquellas con las que no están de acuerdo”.³*

Derivado de lo anterior, la motivación de los actos administrativos proviene del cumplimiento de preceptos constitucionales que garantizan que los particulares tengan la posibilidad de contradecir las decisiones de los entes públicos ante las vías gubernativa y judicial, evitando de esta forma la configuración de actos de abuso de poder. De esta forma, le corresponde a la administración motivar sus actos y a los entes judiciales decidir si tal argumentación se ajusta o no al ordenamiento jurídico.

En efecto, se considera que el Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2017 incurre en falsa motivación en tanto que no hay un nexo de conexión entre su objeto y las disposiciones para alcanzarlo. Así, la iniciativa aprobada en plenaria no prevé ni desarrolla medidas que realmente mitiguen la problemática a la cual se busca responder (violencia sexual y acoso contra las mujeres), es decir, no hay una relación de medio a fin entre la motivación y la parte normativa del proyecto.

Así lo corrobora la Secretaría Distrital de la Mujer, entidad por demás, especialista en la materia, que frente a la aprobación de la iniciativa señaló que *“(...) teniendo en cuenta los argumentos que el Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2017 sustenta, es preciso reiterar que el acoso sexual en el transporte público no obedece de manera expresa a la aglomeración que se da dentro del sistema, ni al hecho de que algunas mujeres deban ir de pie por la falta de capacidad de los articulados, sino que son actos que dan cuenta de la posición que ocupan las mujeres dentro de una sociedad patriarcal, donde los cuerpos de las mujeres se asumen como propiedad de los hombres”⁴.*

En efecto, el acoso sexual en el transporte público, específicamente en Transmilenio, no obedece de manera exclusiva ni preeminente a la aglomeración en el Sistema, ni al hecho de que algunas mujeres

³ Sentencia T- 204 de 2012. Magistrado Ponente Dr. Jorge Iván Palacio Palacio.

⁴ Oficio 2-2017-06240 del 22 de diciembre de 2017 con radicado 1-2017-20974 de la Secretaría Jurídica Distrital, el cual obra en el expediente que se anexa en una carpeta.

deban ir de pie por falta de capacidad de los articulados, sino que son actos que dan cuenta de la concepción social existente en torno a la mujer. Así, las acciones propuestas en el acuerdo no erradican ni contribuyen a la eliminación de las violencias contra las mujeres y, por el contrario, refuerzan los estereotipos de género, enviando mensajes a las personas usuarias del sistema que no se centran en el respeto de las mujeres por ser sujetos de derechos en condiciones de igualdad.

Igualmente, si bien es cierto, algunas mujeres pueden llegar a percibir mayor seguridad y tranquilidad al ir sentadas, por no tener contacto con los hombres, esto no evita que, aun ocupando sillas rojas, las mujeres sean agredidas o acosadas sexualmente en el entretiempo en que se dirigen a la silla o mientras se desplazan para salir del articulado, lo que confirma que las medidas adoptadas en el Proyecto de Acuerdo objeto de reproche no tienen un nexo de causalidad con el propósito buscado, cual es garantizar efectivamente la seguridad de las mujeres en el interior de los buses del Sistema Transmilenio.

En tal sentido, el Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2017 no configura una relación sólida entre la finalidad perseguida, cual es proteger a las mujeres del acoso sexual en el transporte público y los medios propuestos, esto es, la imposición de una obligación en cabeza de la Administración y de los ciudadanos de garantizar que éstas vayan sentadas en los articulados y biarticulados del Sistema Transmilenio.

Se resalta, con lo hasta aquí expuesto no pretende la Administración desligarse de un hecho cierto y evidente como es el acoso sexual del que son víctimas las mujeres en el espacio público, incluido el transporte. Por el contrario, el Pilar 3: Construcción de Comunidad y Cultura Ciudadana del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 *“Bogotá Mejor para Todos”*⁵, reconoció tal situación al disponer el Fortalecimiento del Sistema de Protección Integral a Mujeres Víctimas de Violencias – SOFIA, mecanismo dirigido a *“garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias en Bogotá D.C., asegurando la coordinación interinstitucional para la efectiva implementación de estrategias de prevención, atención y protección integral y restablecimiento de derechos de mujeres en riesgo o víctimas de violencia”*, estrategias estas, que incidan en hacer de Bogotá D.C., un territorio seguro y accesible y libre de violencias en los espacios públicos y privados.

De ahí que se considere que, por tratarse de una problemática de seguridad y violencia al que se ven enfrentadas las mujeres, la cual es reconocida por la Administración Distrital mediante la definición de estrategias para combatirla, se requiera de una acción institucional coordinada que priorice la toma de determinaciones realmente efectivas, circunstancia que no se advierte en el Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2007, en tanto que las medidas concretas allí previstas fueron adoptadas bajo la consideración errónea de que el acoso sexual en el Sistema Transmilenio tiene como única o principal causa, el que las mujeres vayan de pie en los articulados, cuando lo cierto es que, conforme a lo expresado por la Secretaría Distrital de la Mujer en sus distintas intervenciones a lo largo del trámite de la iniciativa, el acoso sexual a las mujeres parte de estereotipos de género, manifestaciones de poder y relaciones históricas opresivas en contra de estas, que no se solucionan

⁵ Acuerdo Distrital 645 de 2016.

con la adopción de medidas superfluas que imponen comportamientos antes que prevenirlos, los cuales, en todo caso, escapan del control efectivo de las autoridades y desconocen la dinámica social en el transporte público.

Frente a este último punto, en gracia de discusión, por ejemplo, a pesar de las campañas adelantadas por la Administración Distrital, hoy en día son muchos los casos, en que no se ceden las sillas exclusivas de color azul a personas en condición de discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niños en brazos, pese a que tal se considera un deber de los usuarios del Sistema Transmilenio, previsto en el Código de Policía de Bogotá. Esto, por cuanto la imposición aislada de una conducta no está ligada a la obtención de resultados, si la misma no está ligada a un cambio en la cultura ciudadana, del respeto a las personas en su integridad, vida y condiciones personales, de respeto a lo público y en concreto, a reconocer a las mujeres como sujetos de derechos.

1.3 En la exposición de motivos no se indica de manera expresa el impacto fiscal.

El proyecto de acuerdo del asunto desconoce lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003⁶, norma al tenor del cual si una medida tiene impacto de gasto público, el proyecto de acuerdo debe cuantificarlo y señalar de dónde provendrán los recursos necesarios para proveer su cumplimiento.

Del mismo modo, el artículo 19 del Decreto Distrital 190 de 2010, establece lo siguiente:

“De conformidad con lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, todo Proyecto de Acuerdo que genere impacto fiscal para las finanzas distritales, es decir, que afecte la proyección de ingresos y gastos del Marco Fiscal de Mediano Plazo del Distrito Capital y las metas de Superávit Primario, deberá contar con el análisis y aprobación previa de la Secretaría Distrital de Hacienda, quien emitirá concepto a través de la Dirección Distrital de Presupuesto, para su respectivo trámite ante la Secretaría Distrital de Gobierno

Parágrafo. *Todo Proyecto de Acuerdo deberá incluir de manera explícita en la exposición de motivos los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento*

⁶ **Ley 819 de 2003- “Artículo 7º. 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.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

de dicho costo; la fuente sustitutiva del ingreso, si se trata de un beneficio que reduzca el ingreso, o la reducción de otro gasto que compense su aumento, si se trata de un aumento en el gasto, y que la entidad que tenga a cargo la ejecución del Acuerdo certifique que con ello se garantiza la sostenibilidad en el mediano y largo plazo de dicha iniciativa”.

Así mismo, el artículo 68 del Acuerdo Distrital 348 de 2008, dispone:

“ARTÍCULO 68.- CONTENIDO Y UNIDAD DE MATERIA.

Todo proyecto de Acuerdo debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella. El Presidente del Concejo devolverá a su autor las iniciativas que no cumplan con este precepto, pero sus decisiones serán apelables ante la Plenaria de la Corporación.

Los proyectos de Acuerdo deben ir acompañados de una exposición de motivos que debe contener como mínimo:

- a) Sustento jurídico*
 - b) Razones del Proyecto*
 - c) Los alcances del mismo y las demás consideraciones que exponga su autor*
 - d) Costos fiscales del Proyecto. (Negrillas fuera del texto).*
- (...)”*

Al respecto, la Secretaría Distrital de Movilidad, Sector Coordinador, a través de Transmilenio S.A., entidad adscrita a esa Secretaría y encargada de la implementación del referido Proyecto de Acuerdo, señala que dicha iniciativa no es viable, por cuanto, *“las acciones necesarias que debe adelantar TRANSMILENIO S.A. para establecer y controlar el uso de las sillas rojas de los buses articulados para las mujeres demanda la destinación de recursos para contratar o emplear un número significativo de personas que deben ubicarse en los 1763 buses biarticulados y articulados del Sistema Transmilenio en procura de que se cedan las sillas rojas a las mujeres. Lo anterior demanda recursos que deben cubrirse con el presupuesto de TRANSMILENIO S.A., bien escaso y en déficit por demás, lo cual afectará, en caso de aprobarse, seriamente las finanzas de la empresa”.*⁷

En efecto, se tiene que en la exposición de motivos no se incluyó de manera explícita por parte de su autor, los costos fiscales que ésta generaría para Transmilenio S.A., ni la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo, lo que inexorablemente contraría las disposiciones citadas, las cuales imponen la obligación que el proyecto de regulación por parte del Concejo de Bogotá esté debidamente sustentado en un estudio fiscal detallado.

1.4 El Proyecto de Acuerdo no se refiere a una misma materia.

Como se indicó con antelación, conforme al artículo 68 del Acuerdo Distrital 348 de 2008, todo proyecto de Acuerdo debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella.

⁷ Oficio 2017EE4785 del 23 de marzo de 2017 con radicado 41386 de la Secretaria Distrital de Movilidad, el cual obra en el expediente que se anexa en una carpeta.

Respecto de la presente iniciativa, se encuentra que en el epígrafe se promueven acciones afirmativas para la seguridad de las mujeres en Transmilenio como estrategia para disminuir los casos de acoso sexual y hurto a mujeres usuarias de dicho sistema de transporte, mientras que en el articulado del mismo se busca establecer que las sillas rojas de los buses articulados de Transmilenio, sean de uso preferencial para las mujeres en horas pico y prioritaria en horas valle.

De ahí que las acciones que se dice promover en el epígrafe no guarden relación de conexidad con el articulado del proyecto, pues la disminución de los casos de acoso sexual y hurto no está necesariamente ligada al hecho de que las mujeres vayan sentadas de manera preferencial y prioritaria en las sillas rojas, bien sea en horas pico o en horas valle.

La Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha señalado que el principio de unidad de materia, en su formulación más general, significa que todas las disposiciones que integran un proyecto de ley deben guardar correspondencia conceptual con su núcleo temático, el cual, a su vez, se deduce del título de la misma. Así, conforme con el artículo 158 de la Constitución Política, “[t]odo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella”⁸. (Sentencia C-570 de 2003)

Sobre el mismo punto, ha agregado el máximo tribunal constitucional que “La regla de unidad de materia “no significa simplicidad temática” de la ley analizada, pues un proyecto de ley puede contener diversos contenidos, siempre y cuando los mismos se relacionen entre sí y éstos, a su vez con la materia de la ley. Así, lo que se exige es “la conexidad que debe existir entre la parte y el todo, esto es, entre una disposición demandada y la ley continente, de modo que del contenido particular de la primera se pueda extraer un vínculo causal, teleológico o sistemático con el “tema general” o la “materia dominante” de la segunda”.”⁹ (Subrayado fuera del texto).

2. OBJECCIÓN POR RAZONES DE INCONVENIENCIA.

La Administración Distrital reconoce las problemáticas de seguridad y violencias que enfrentan las mujeres en el transporte público de Bogotá D.C., específicamente en el Sistema Transmilenio, que se traducen en el acoso sexual, el uso del poder físico o la agresión verbal de hombres sobre mujeres, la representación del cuerpo de las mujeres como objeto y la tolerancia social de los transeúntes o pasajeros frente a estos hechos, develando la presencia sistemática de estas violencias en la sociedad, que lejos de constituirse en eventos aislados se muestran como actos de elevado contenido social destinados a sostener la posición de dominación masculina y de subordinación de las mujeres.

El acoso sexual en el transporte público, corresponde a una de las expresiones de las violencias

⁸ Sentencia C-570 de 2003. Magistrado Ponente Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra.

⁹ Sentencia C- 077 de 2012. Magistrado Ponente Dr. Mauricio González Cuervo.

contra las mujeres en el marco de un “*continuum*”¹⁰ que supone entender el uso de la violencia sobre la vida de todas las mujeres en dos sentidos: por un lado, como producto de las relaciones históricas de opresión y subordinación, y por otro, como mecanismo de control que permite sostener ese sistema de relaciones de poder entre hombres y mujeres dentro de la sociedad.

En ese sentido, se reitera lo expuesto en acápite anterior, en el que se precisó que el acoso sexual en el transporte público no obedece de manera expresa a la aglomeración que se da dentro del sistema, ni al hecho de que algunas mujeres deban ir de pie por la falta de capacidad de los articulados, sino que son actos que dan cuenta de la posición que ocupan las mujeres dentro de una sociedad patriarcal, donde los cuerpos de las mujeres se asumen como propiedad de los hombres.

Por lo tanto, la Administración Distrital considera que las medidas adoptadas mediante el Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2017 no son convenientes para las mujeres pues no conllevan a erradicar, ni contribuyen a la eliminación de las violencias contra las mismas en el transporte público. Si bien es cierto, algunas mujeres perciben mayor seguridad y tranquilidad al ir sentadas, el no tener contacto con otras personas, en últimas, no evita que aun ocupando las sillas rojas las mujeres sean agredidas o acosadas sexualmente, como se ha denunciado en varias ocasiones.

Además, medidas como las previstas en la iniciativa, no solo no logran su cometido en la cotidianidad pues no evitan efectivamente las agresiones hacia las mujeres, sino que refuerzan los estereotipos de género, enviando mensajes a las y los usuarios del Sistema sobre “*la vulnerabilidad femenina*” o la idea de que “*los hombres son más fuertes*”.

Para la Administración Distrital, la problemática de las violencias debe ser analizada de manera integral para avanzar en propuestas que fortalezcan la coordinación intersectorial requerida para la protección efectiva del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias. Así, tal como se ha discutido y analizado en diversos escenarios, la problemática de violencia contra la mujer y los actos sexuales abusivos que atentan contra su dignidad, honra e intimidad debe tener soluciones estructurales, tales como, la educación de la ciudadanía a través de procesos de formación en cultura ciudadana, el fomento por el respeto por los demás, la tolerancia, la diversidad social, la capacidad de concertar y cumplir acuerdos, la confianza interpersonal, la autorregulación y la regulación mutua y no, tan solo aparentes como lo es la imposición de medidas que afectan el derecho a la igualdad y propician la segregación y la discriminación entre hombres y mujeres.

3. CONCLUSIONES

La garantía de los derechos de la mujer frente a conductas de acoso sexual o hurto debe partir de medidas institucionales e intersectoriales coordinadas, estructurales y efectivas que propendan por la adopción de medidas susceptibles de ser materializadas a partir de los recursos económicos,

¹⁰ Kelly, Liz (1988), *Surviving sexual violence*. Politic Press, Inglaterra. Según esta autora, el continuum permite observar y analizar que la experiencia de vida de todas las mujeres en el mundo está atravesada por la convivencia con la violencia misma o con la amenaza de violencia en la cotidianidad, por el hecho de ser mujeres.

humanos y logísticos con los que cuenten las autoridades. Adicionalmente, la adopción de medidas que propendan por la garantía del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias debe tener en cuenta una mirada integral de la problemática a partir del conocimiento de sus diversas causas, de manera tal que las alternativas de solución que se propongan tengan verdadera vocación de ser implementadas.

En este sentido, teniendo en cuenta que el Proyecto de Acuerdo 205 de 2017, tal como se precisó anteriormente, incurre en falsa motivación por considerar erróneamente que el uso de sillas rojas de los buses de Transmilenio garantizará la seguridad de las mujeres en el Sistema; no cumple el presupuesto de unidad de materia en tanto su parte considerativa y resolutive no guardan relación; no incluyó la proyección de costos fiscales, determinando la fuente adicional para la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de los costos derivados del cumplimiento del mismo, esto es, para la contratación del personal que vigilará el acatamiento de la norma, sumado al hecho de la inconveniencia de la iniciativa por la perpetuación de estereotipos de género que no contribuyen a la superación de las violencias contra la mujer, se considera que no es procedente la sanción del proyecto de Acuerdo 205 de 2017 *“Por el cual se promueven acciones afirmativas para la seguridad de las mujeres en Transmilenio: más mujeres sentadas, más mujeres protegidas”*, por lo cual, el mismo se devuelve para que se surta el trámite pertinente.

Por último, se ordenará la publicación del presente escrito de objeciones en el Registro Distrital, al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 81 del Acuerdo Distrital 348 de 2008.

Atentamente,

DANIEL MEJIA LONDOÑO

Alcalde Mayor (E)

c.c. **Doctor Francisco Alfonso Soler Bejarano**. Subdirector de Imprenta Distrital. Calle 11 Sur No. 1-60 Este.

Anexo: Proyecto de Acuerdo original en un (1) folios y una carpeta.

Proyectó: Ginna Paola Quintero Sacipa

Revisó: Alejandra Tobón Díaz

William Antonio Burgos Durango

Aprobó: Dalila Astrid Hernández Corzo