



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

AÑO I N°. 2836 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO. ENE. 14 DEL AÑO 2019

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 004 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA EL CARGUE Y DES-CARGUE DE MERCANCÍAS EN HORARIO NOCTURNO EN EL DISTRITO CAPITAL”.....	44
PROYECTO DE ACUERDO N° 005 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y SE CREA EL COMITÉ ASESOR INTERDISCIPLINARIO DEL SISTEMA EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	61
PROYECTO DE ACUERDO N° 006 DE 2019 PRIMER DEBATE “BATERÍAS SANITARIAS GRATUITAS, PUBLICITARIAS Y AUTOSOSTENIBLES EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL, EN LAS ZONAS DE AFECTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”.....	71
PROYECTO DE ACUERDO N° 007 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA LA PLAZA FUNDACIONAL DE BOSA CON EL NOMBRE DE PLAZA FUNDACIONAL “LOS MUISCAS”.....	84
PROYECTO DE ACUERDO N° 008 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA DE INTERES CULTURAL Y DEPORTIVO “LA CARRERA DE LA MUJER” CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	95

PROYECTO DE ACUERDO N° 004 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA EL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN HORARIO NOCTURNO EN EL DISTRITO CAPITAL”

1. OBJETIVO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El proyecto tiene por objetivo establecer una reglamentación que permita promover en el Distrito Capital el horario nocturno para realizar el cargue y descargue de mercancías y productos en las diferentes localidades del Distrito Capital y sus alrededores, generando importantes beneficios en materia de movilidad, productividad, competitividad, ahorro de combustible y Medio Ambiente entre otros.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

El transporte de mercancías desde y hacia el Distrito Capital genera una serie de impactos en la ciudad, entre ellos el fomento de la productividad económica, la generación de empleo, pero a su vez saltan elementos negativos como son el de la contaminación y una incidencia directa en materia de movilidad en algunas de las avenidas principales, además de localidades zonas determinantes para el ingreso y salida de transporte de carga pesada.

Estudios relacionados con el transporte de carga pesas señalan que el número de camiones que ingresan a la ciudad por sus diferentes puntos geográficos supera la cifra de 43 mil automotores, siendo el corredor vial de la Calle13, el que más vehículos de carga pesada recibe, seguido de la Autopista Norte, la Autopista Medellín, la Autopista al Llano, la Autopista Sur y la vía a la Calera, en su respectivo orden.

A lo anterior se suma las escasas medidas de precaución, que se encuentran establecidas en el Código Nacional del Tránsito Terrestre, Ley 769 del 2002, y en los Decretos Distrital 520 y 620 del 2013.

Un estudio del Centro de Actividad Logística de Carga de Bogotá, CALCAB, ordenado por la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica de la Secretaría Distrital de Planeación, revela que el mayor número de vehículos de carga que ingresa a la ciudad son de dos(2) ejes, (C2), quienes hacen su ingreso mayoritariamente por la Calle 13, mientras que los automóviles de 5 ejes, conocidas como tractomulas ingresan por las Autopistas Norte y Sur en su gran mayoría.

Los camiones de más de cinco (5) ejes o tractomulas manejan aproximadamente el 235 % de la carga que ingresa al Distrito Capital. A lo anterior se suma que las vías más utilizadas por el transporte de carga son la Avenida Centenario, Calle 13, Autopista Norte, Avenida Los Libertadores, Avenida Boyacá, Avenida Bosa, Avenida Agoberto Mejía, Avenida Ciudad de Cali. Autopista Medellín, Avenida NQS, Autopista Sur y6 el acceso a la Vía al Llano.

El mismo estudio revela que el flujo vehicular de carga pesada dentro de la ciudad representa hasta el 230 por ciento del total de vehículos que se movilizan por las principales avenidas de la ciudad en las horas matutinas, especialmente en la Avenida Agoberto Mejía que da el acceso a Corabastos, además de la Avenida Boyacá y la Avenida Ciudad de Cali.

Tal es el caso de la Avenida Boyacá en donde el número de vehículos de carga pesas pueden llegar a los 400 camiones en una hora. A ello se suma que el 15% de las operaciones de cargue y descargue se realiza en espacio público, generando una mayor dificultad en materia de movilidad.

Cifras

El estudio en mención revela que el movimiento de carga en el Distrito Capital supera ls 240 mil toneladas diarias, de las cuales ingresan a la ciudad 129 mil toneladas y salen 111 mil toneladas.

Zipaquirá, Tocancipá y Gachancipá al norte, junto a Mosquera y Funza son los municipios aledaños con mayor atracción de carga, mientras que Zipaquirá, Mosquera y La Calera son los que mayor generación de carga registran en los alrededores del Distrito Capital.

A nivel distrital el mayor generador de carga es Corabastos con 14 mil toneladas aproximadamente, seguido de Fontibón con 12 mil toneladas y el Centro Industrial con cerca de seis (6) mil toneladas.

Son 20 mil toneladas de productos alimenticios que ingresan a la ciudad, seguido de 15 mil toneladas de productos agrícolas, 6.700 toneladas de bebidas y 2.300 toneladas de ganado. No se debe dejar de lado el sector de la construcción que recibe a diario más 13 mil toneladas de productos pétreos.

Deficiencias actuales en el cargue y descargue en el Distrito Capital

- Por las avenidas del Distrito Capital transitan carros pesados de más de 17 toneladas de peso.
- Son innumerables las irregularidades de arena y ladrillo que dejan escurrir del platón o plataforma de carga.
- Proliferan la obstaculización vehicular
- Más de 43 mil vehículos de carga entran y salen a diario en la ciudad, según reporte de la Secretaría de Movilidad.
- La Avenida calle 13, la Autopista Norte, la Calle 80, la Avenida Boyacá y avenida Ciudad de Cali, son las avenidas por las cuales transita el mayor número de vehículos de carga pesada en el Distrito Capital.
- Más de cinco mil accidentes de tránsito generan en un año los vehículos de carga pesada en el Distrito Capital.
- La revisión tecno-mecánica de estos vehículos no es la mejor, generando una exagerada polución
- En los pequeños corredores viales de la ciudad, los vehículos de carga pesada que son contratados por los proveedores o de los cuales son propietarios, generan largos e interminables trancones.

Beneficios del cargue y descargue en horario nocturno

El ingeniero y docente de la Universidad Nacional Wilson Adarme, propone que el horario de cargue y descargue en el Distrito Capital se realice entre las ocho (8) de la noche y las cinco

(5) de la mañana del día siguiente., al considerar que la operación dentro de ese horario generaría un ahorro del 35% en el costo y un notable ahorro de combustible., Además de mejorar el recorrido en un 45% y los respectivos beneficios en materia de movilidad, productividad, competitividad y Medio Ambiente.

Para Ana María Zambrano, gerente de la Unidad de Logística Bogotá-Región, en el Distrito Capital podría haber una disminución en materia de monóxido de carbono hasta del 40%. Aduce entre otras cosas que los ruidos de los carros en horas nocturnas no generan mayor perturbación en el sueño. Destaca comparativamente que con la aplicación del cargue y descargue nocturno de mercancías, en Nueva York hay un ahorro de 10 días de recorrido, 45 mil viajes diario y una disminución en la polución hasta del 70 por ciento

Experto en logística mundial José Holguín destaca entre los beneficios de esta medida que se puede explotar el éxito del piloto, genera cambios laborales y familiares y en el comportamiento de los trabajadores al momento de hacer las descargas de las plataformas en las zonas pavimentadas o asfaltadas y la disminución del estrés y fatiga.

Experto en logística mundial José Holguín. Saber explotar el éxito del piloto. Cambios laborales y familiares. Cambio en los comportamientos de los trabajadores. Mayor sutilidad y comportamiento al momento de hacer las descargas de las plataformas en las zonas pavimentadas o asfaltadas.

Reparos al cargue y descargue en horario nocturno

Existe una serie de reparos a la propuesta del cargue y descargue de mercancías en horario nocturno entre las cuales se destacan:

- La necesidad de una adecuación de ruedas para no generar ruido.
- Problema de seguridad. Movilidad en zonas seguras
- Costo adicional en zonas de alto riesgo
- Medidas de impacto para contrarrestar el ruido nocturno.
- Mano de obra, horas extras o nocturnas
- Mayor acoplamiento de bodegas y terminales de cargue y descargue.
- Un tendero, por ejemplo, tendría que alargar muchos sus tiempos de trabajo si tiene que esperar a la noche para recibir la mercancía.
- Las entregas diurnas no son eficientes actualmente. Muchas eficiencias están entre el 50 y el 60 por ciento.

Plan Piloto

Hay que destacar que la Secretaría de Movilidad realizó meses atrás un plan piloto en el cual participó como asesor el grupo Sociedad, Economía y Productividad (Sepro), de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional, la Secretaría de Desarrollo Económico, la Cámara de Comercio, Invest in Bogotá, Andi, Fenalco, Colfecar, la Gobernación de

Cundinamarca y empresarios donde se tuvo en cuenta la incidencia que tendría la logística urbana al aplicar el cargue y descargue en horario nocturno.

Entre las empresas que participaron en dicho estudio se destacan Bavaria, Nutresa y Alkosto, las cuales movilizaron mercancía entre las siete (7) de la noche y las cinco (5) de la mañana, la cual arrojó como resultado el de un 35% en economía al hacer las respectivas entregas en horario nocturno.

Por si fuera poco la velocidad aumentó en un ciento por ciento, mientras que los vehículos destinados a este ejercicio mejoraron sus recorridos en un 45 por ciento. Fueron 22 viajes los que se realizaron en este plan piloto, en donde se notó una mejor movilidad, mayor productividad y competitividad.

Muestra de un resultado es el recorrido entre Fontibón y la zona del barrio Ricaurte, en donde el tiempo de recorrido se redujo en cerca de 40 minutos.

En materia de ruido en la noche, el impacto fue favorable debido a que los sonidos de los automotores que hicieron los respectivos descargues, debido a que el sonido no fue factor de perturbación en el entorno o alrededores de los puntos donde se realizó esta actividad en horario nocturno.

A lo anterior se suma la disminución en el estrés y la fatiga de los operadores que participaron en el este plan piloto. Expertos en el tema aseguran que esta clase de transformaciones implican notables cambios positivos en materia laboral y familiar, entre ellos los de manejar una mayor sutileza en el momento de cargue y descargue, para evitar la proliferación del ruido, y una adecuación de los automóviles.

Cifras internacionales

En Nueva York, donde hoy 400 empresas de logística, les están apostando a la carga y descarga nocturna, se ahorran 10 días de recorrido promedio para todo el parque automotor de la 'capital del mundo', donde se hacen 45.000 viajes al día, con respecto a los horarios diurnos. "La experiencia estadounidense da cuenta que la disminución de la polución se ha movido entre el 20 % y el 70 %", dijo José Holguín Veras, de Sepro, del Politécnico Rensselaer (Nueva York), instituto pionero en materia de estudios de logística y transporte en el mundo, quien acompañó todo el proceso.

Este mismo instituto concluyó que en Bogotá podría haber una disminución de monóxido del 42 %, lo que muestra el impacto positivo en material ambiental.

A continuación presentamos el cuadro de ponencias presentadas durante la radicación del presente proyecto de acuerdo:

NÚMERO DE PROYECTO Y AÑO	PONENTE	PONENCIA
071-2017	MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, JORGE LOZADA VALDERRAMA, RICARDO ANDRÉS MOJICA (COORDINADOR)	POSITIVA NEGATIVA
266-2017	RICARDO ANDRÉS CORREA MOJICA, PEDRO JAVIER SANITESTEBAN MILLÁN (COORDINADOR)	POSITIVA CONJUNTA
446-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
618-2017	MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO (COORDINADOR)	POSITIVA POSITIVA
094-2018	María Fernanda Rojas Mantilla Germán Augusto García Maya (coordinador)	NEGATIVA NEGATIVA
219-2018	HOLLMAN FELIPE MORRIS RINCÓN JAIRO CARDOZO SALAZAR	NEGATIVA NEGATIVA
365-2018	OLGA VICTORIA RUBIO CORTÉS, GERMÁN AUGUSTO GARCÍA MAYA	NEGATIVA NEGATIVA
513-2018	ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA Y EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO	POSITIVA CONJUNTA

3. CONCLUSIÓN

Como antecedente en materia de proyectos de acuerdo radicados ante esta corporación, y que están relacionados con la reglamentación del cargue y descargue en el Distrito Capital no se tiene conocimiento de haberse presentado iniciativa alguna relacionada con la materia.

Con esta amplia argumentación coloco a consideración del Concejo de Bogotá D.C., el proyecto de acuerdo **"Por medio del cual se reglamenta el cargue y descargue de mercancías en horario nocturno en el Distrito Capital"**.

4. BIBLIOGRAFÍA

- <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>
- www.ingenieria.bogota.unal.edu.co
- cargabogota@movilidadbogota.gov.co.
- www.dinero.com/país
- Informe del Centro de Actividad Logística de Carga de Bogotá, CALCAB, ordenado por la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica de la Secretaría Distrital de Planeación (2007)

5. MARCO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

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

ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

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

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

ARTICULO 58. <Artículo modificado por el artículo [1o.](#) del Acto Legislativo 1 de 1999. El nuevo texto es el siguiente:> Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social.

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

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

ARTICULO 334. <Artículo modificado por el artículo [1o.](#) del Acto Legislativo 3 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

ARTICULO 336. Ningún monopolio podrá establecerse sino como arbitrio rentístico, con una finalidad de interés público o social y en virtud de la ley.

La ley que establezca un monopolio no podrá aplicarse antes de que hayan sido plenamente indemnizados los individuos que en virtud de ella deban quedar privados del ejercicio de una actividad económica lícita.

La organización, administración, control y explotación de los monopolios rentísticos estarán sometidos a un régimen propio, fijado por la ley de iniciativa gubernamental.

ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de

dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

LEYES

LEY 769 DE 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. [Modificado por el art. 2, Ley 1383 de 2010.](#) Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

..... Los Gobernadores y los Alcaldes.

ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

..... b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;

ARTÍCULO 78. ZONAS Y HORARIOS DE ESTACIONAMIENTO ESPECIALES. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le

conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.

ARTÍCULO 102. MANEJO DE ESCOMBROS. [Modificado por el art. 19, Ley 1383 de 2010.](#) Todo material de trabajo y escombros en la vía pública será manejado por el responsable de la labor, debidamente aislado, tomando las medidas para impedir que se disemine por cualquier forma, o que limite la circulación de vehículos o peatones, de acuerdo con las normas ambientales vigentes y será debidamente señalizado.

PARÁGRAFO. Será sancionado por la Secretaría de Tránsito que corresponda con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que no cumpla con el debido manejo de escombros y desechos de construcción, así como estará obligado a efectuar las reparaciones por daños infringidos a los bienes de uso público.

ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

ARTÍCULO 105. CLASIFICACIÓN DE VÍAS. Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

1. Dentro del perímetro urbano:

Vía de metro o metrovía
Vía troncal
Férreas
Autopistas
Arterias
Principales
Secundarias
Colectoras

Ordinarias
Locales
Privadas
Ciclorrutas
Peatonales

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.

LEY 105 DE 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

..... c. **De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

DECRETOS DISTRITALES

DECRETO DISTRITAL 520 DE 2013: "Por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 13º.- CARGUE Y DESCARGUE SOBRE VÍAS ARTERIAS: No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital.

PARÁGRAFO 1: Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan la designación 2² (dos ejes), y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento.

Cuando no sea posible atender ninguna de las posibilidades antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo.

PARÁGRAFO 2º.- Se exceptúan de la restricción antes prevista, los vehículos de emergencia, los de transporte de valores, los de gases medicinales, los de servicios públicos domiciliarios en servicio y los de transporte de materiales y maquinaria para obras públicas que se encuentren en servicio; siempre y cuando la obra asociada a la actividad, cuente con el Plan de Manejo de Tránsito -PMT- aprobado y vigente, de acuerdo con los lineamientos definidos en el respectivo concepto técnico, adicionalmente deben portar los distintivos y/o documentos correspondientes.

ARTÍCULO 14º- CARGUE Y DESCARGUE EN MALLA VIAL NO ARTERIAL. En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan la designación 2³ (dos ejes) de las 8:30 horas a las 17:00 horas y entre las 19:30 horas y las 06:00 horas, atendiendo simplemente las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito, (Ver Tabla 2).

PARÁGRAFO.- Se exceptúan de la restricción antes prevista, los vehículos de emergencia, los de transporte de valores, los de gases medicinales, los de servicios públicos domiciliarios en servicio y los de transporte de materiales y maquinaria para obras públicas que se encuentren en servicio, siempre y cuando la obra asociada a la actividad, cuente con el Plan de Manejo de Tránsito – PMT- aprobado y vigente de acuerdo con los lineamientos definidos en el respectivo concepto técnico, adicionalmente deben portar los distintivos y/o documentos correspondientes.

ARTÍCULO 15.- CARGUE Y DESCARGUE EN EL SECTOR DE LA LOCALIDAD DE LA CANDELARIA. Se prohíbe (sic) el cargue y descargue de bienes y mercancías en horario diurno en el sector de la Localidad de la Candelaria comprendido entre la Carrera 9 y la Avenida Circunvalar, y de la Avenida Jiménez a la Calle 7, permitiendo a los vehículos de transporte de carga con peso bruto vehicular inferior a 3.5 toneladas, el cargue y descargue entre las 20:00 horas y las 08:30 horas. Dicha actividad sólo podrá efectuarse en los sitios expresamente demarcados por la autoridad competente.

ARTÍCULO 16º.- MEDIDAS ESPECIALES PARA EL CARGUE Y DESCARGUE. Se restringe el cargue y descargue de Lunes a Viernes, entre las 06:00 y las 22:00 horas, y los días sábados entre las 11:00 y las 16:00 horas, en las siguientes vías (Ver tabla 2):

1. En el tramo vial (en la cuadra) donde se ubique una zona destinada para el ascenso y descenso de pasajeros (paradero) de vehículos de servicio público masivo (Rutas alimentadoras, rutas del SITP) y colectivo.
2. Vías de doble sentido de circulación, con un carril por sentido que estén clasificados como circuitos de movilidad.

PARÁGRAFO 1. En casos excepcionales donde se demuestre que hay deficiencia de infraestructura, la autoridad competente evaluará las condiciones para establecer zonas de cargue y descargue, siempre y cuando los generadores de carga cumplan con las exigencias de cupos de estacionamiento y zonas de cargue y descargue establecidos en el POT.

PARÁGRAFO 2. Al interior de la Zona 1, de Libre Circulación, se permitirá la actividad de cargue y descargue en las zonas identificadas con la señal reglamentaria SR-42 y en los tramos viales que no contravengan lo establecido en el Código Nacional de Tránsito para el estacionamiento en vía.

PARÁGRAFO 3. Toda maniobra de cargue o descargue que se realice sobre espacio público con el uso de montacargas deberá estar precedida de las medidas de seguridad necesarias, como el aislamiento de la zona de operación, su demarcación y el señalamiento de un corredor para el tránsito de peatones. Adoptando un protocolo de seguridad que incluya entre otros elementos: señalización, dispositivos canalizadores y el apoyo de personal capacitado para las funciones de banderero.

ARTÍCULO 17º.- PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO: Toda entidad jurídica o natural, pública o privada, que con ocasión de la realización de trabajos o actividades alteren las vías públicas, deben contar con la aprobación de un Plan de Manejo de Tránsito -PMT-, en cumplimiento del Artículo [101](#) de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre. El incumplimiento del -PMT- en cuanto a la modificación y/o alteración de señales dará lugar a la sanción establecida en el Artículo [114](#) de la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, cada vez que se advierta su ocurrencia.

El -PMT- se presentará en las consideraciones de: Traslado de maquinaria industrial y de construcción, entrada y salida de materiales de construcción, circulación de vehículos que transportan escombros, transporte de concreto hidráulico y/o asfáltico y cualquier otra actividad que requiera la obra y que genere impacto a las condiciones habituales de movilización; éste deberá cumplir con lo definido en el respectivo concepto técnico.

PARÁGRAFO 1: La Secretaría Distrital de Movilidad, es la encargada de reglamentar el concepto técnico, con base en el cual aprobará el -PMT-. Para los efectos consagrados en los Artículos [101](#) y [102](#) de la Ley 769 de 2002, la Secretaría Distrital de Movilidad está facultada para adelantar el procedimiento administrativo de carácter sancionatorio aplicable en los casos de incumplimiento en la implementación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT).

PARÁGRAFO 2: Se entiende que para aquellos casos donde no sea posible realizar la actividad de cargue y descargue por condiciones particulares de la obra, se podrá tener un manejo excepcional a través de un Plan de Manejo de Tránsito -PMT- aprobado y vigente.

PARÁGRAFO 3. En todos los casos, el interesado deberá dejar las vías que utilice en iguales o mejores condiciones a las encontradas inicialmente.

ARTÍCULO 18º.- SOCIALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS. [Modificado por el art. 3, Decreto Distrital 690 de 2013.](#) La Secretaría Distrital de Movilidad adelantará una campaña de divulgación a la ciudadanía, a los gremios de transporte de carga, industria y comercio, sobre las medidas tomadas dentro del presente Decreto, su alcance y fundamentos técnicos. Los primeros ocho (08) días de entrada en vigencia del presente Decreto, se aplicarán comparendos pedagógicos.

ARTÍCULO 19º.- OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE CARGA. La Secretaría Distrital de Movilidad continuará liderando el observatorio del transporte de carga, reglamentado mediante la Resolución [236](#) de 2009, la cual estableció los parámetros para su funcionamiento.

DECRETO DISTRITAL 319 DE 2006. *"Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones"*, Libro II, Título II, Capítulo IV.

Se incluyeron las estrategias, programas, condiciones de infraestructura de los generadores y atractores de carga, así como los proyectos para el ordenamiento logístico del transporte de mercancías y carga.

DECRETO DISTRITAL 364 de 2013. *"Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.; adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004, se establece el subsistema vial y se define la clasificación de las secciones viales.*

DECRETO DISTRITAL 034 DE 2009, *"Por el cual se establecen condiciones para el tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*, el cual fue modificado mediante los Decretos 568 del 12 de diciembre de 2012 y 575 del 17 de Diciembre de 2012.

DECRETO DISTRITAL 1026 de 1997. *"Por el cual se reglamenta el tránsito de vehículos de carga en la zona de La Candelaria"*.

RESOLUCIONES

Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte. Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional, la cual fue modificada por la Resolución 001782 de 2009.

Resolución 5967 de 2009 del Ministerio de Transporte. Por la cual se dictan unas disposiciones para el registro de Vehículos Especiales Automotores y no automotores de transporte de Carga.

Resolución 236 de 2009 de la Secretaría Distrital de Movilidad. Creó el Observatorio de transporte de carga consagrado en el Artículo 11º del Decreto 034 de 2009 y estableció los

parámetros para su funcionamiento, a través del cual se hará monitoreo y seguimiento a las medidas adoptadas por el Gobierno Distrital en dicha materia.

6. COMPETENCIA DEL CONCEJO DISTRITAL

Decreto 1421 de 1993

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

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

7. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta lo que expresa la Ley 819 de 2003 en su artículo 7º, que establece que “...*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...*”, se considera que la presente iniciativa **NO** tiene implicaciones presupuestales.

Cordialmente,

VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 004 DE 2019

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA EL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN HORARIO NOCTURNO EN EL DISTRITO CAPITAL"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus atribuciones que le confiere la Constitución política en su artículo 322, y en lo dispuesto en el Decreto 1421 de 1993, artículo 12 numeral 13

ACUERDA:

Artículo Primero: Establézcase el horario entre las 21:00 pm y las 5:00 am del día siguiente, el libre tránsito de vehículos de transporte de carga, público y particular, por las vías principales de la ciudad, para el cargue y descargue de mercancías.

Parágrafo. La Administración Distrital reglamentará el horario diurno y circulación por las diferentes zonas de la ciudad, basada en cuenta la Unidad de Planeamiento Zonal, UPZ, teniendo en cuenta el número de ejes de cada automotor y el peso bruto de carga del vehículo, acatando lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo Segundo. Quedarán excluidos de esta medida durante las 24 horas del día los vehículos operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios en servicio y los de carga que transporten combustibles para realizar actividades de abastecimiento en la ciudad.

Artículo Tercero. La Secretaría Distrital de Movilidad fijará las zonas de cargue y descargue de los segmentos viales habilitados para realizar dentro de los horarios reglamentados, actividades de cargue y descargue de mercancía a bodegas o establecimientos, lo que permitirá el estacionamiento temporal de vehículos de carga.

Artículo Cuarto. La Secretaría Distrital de Movilidad promoverá campañas de divulgación a la ciudadanía, a los gremios de transporte de carga, industria y comercio, acerca de las medidas reglamentadas en este proyecto de acuerdo.

Parágrafo. Durante los primeros quince días (15) días de entrada en vigencia del presente acuerdo y su respectiva reglamentación, se aplicarán comparendos pedagógicos.

Artículo Quinto. La Secretaría Distrital de Movilidad continuará como abanderada y al frente del observatorio del transporte de carga, reglamentado mediante la Resolución 236 de 2009, norma que establece los parámetros para su funcionamiento.

Artículo Sexto: El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 005 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EI FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA PUBLICA DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y SE CREA EL COMITÉ ASESOR INTERDISCIPLINARIO DEL SISTEMA EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo principal establecer lineamientos para el fortalecimiento de la política pública de atención pre-hospitalaria y se crea el comité asesor del sistema en el Distrito Capital; el concepto de atención pre-hospitalaria nació aproximadamente en 1940 con los cuerpos de bomberos de los Estados Unidos, quienes fueron los primeros en brindar atención en salud a los enfermos o heridos mientras eran transportados.

La Atención Prehospitalaria: es el conjunto de actividades, procedimientos, recursos , intervenciones y terapéutica prehospitalaria, encaminadas a prestar atención en salud a aquellas personas que han sufrido una alteración aguda de su integridad física o mental, causada por trauma o enfermedad de cualquier etiología, tendiente a **preservar la vida** y a disminuir las complicaciones y riesgos de invalidez y muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la institución asistencial. Por su idoneidad y competencia, debe ser brindada por un Profesional, Tecnólogo o Técnico en Atención Prehospitalaria¹.

Para tener un sistema adecuado y efectivo de emergencias en salud, dentro de los 11 componentes del mismo, se requiere la participación de las organizaciones, asociaciones e instituciones públicas y privadas².



¹ www.acotaph.org

² www.ems.gov

La Dirección Centro Regulador de Urgencias y Emergencias, NO cuenta con un Comité Asesor Interdisciplinario en Atención Prehospitalaria. Razones por las cuales, las decisiones que se toman en el sistema de atención prehospitalaria (ambulancias) son deficientes, regulares y no cuentan con los recursos financieros adecuados. De igual manera es necesario estructurar el Comité Local de Atención Prehospitalaria y Fondo de Atención Prehospitalaria.

Los componentes de un adecuado sistema de emergencias en salud, incluyen:

- Fácil acceso del público, al sistema de emergencias en Salud
- Un sistema de comunicaciones adecuados
- Una Atención Clínica especializada
- Un recurso humano idóneo y profesional
- Una Coordinación medica del sistema
- Una evaluación retrospectiva del mismo sistema
- Una adecuada integración de los servicios de salud
- Una constante investigación del sistema de emergencias en salud
- Una adecuada legislación y regulación del sistema
- Una adecuado sistema de financiación del mismo.

2. SUSTENTACIÓN

Para los capitalinos es fundamental contar con unos lineamientos en salud acordes a las necesidades básicas de atención prehospitalaria en el distrito capital.

En donde se cuente con un comité de atención especializado con los diferentes gestores en el área de salud y se proyecte un seguimiento de eficacia, eficiencia y atención a los ciudadanos que requieran de una atención integral en salud pre-hospitalaria en Bogotá.

Que exista un unas herramientas para los lineamientos de una política pública conforme a las necesidades de los usuarios, para una mejor atención en el tema de salud pre hospitalaria.

Puesto que se han manifestado algunos casos de pacientes, que han requerido de una atención en salud preo hospitalaria y no se ha cumplido con los requisitos de atención en salud.

A continuación el cuadro de ponencias presentadas tras la radicación del presente acuerdo:

NÚMERO DE PROYECTO Y AÑO	PONENTE	PONENCIA
164-2015	ANTONIO ERESMID SANGUINO PÁEZ Y DIEGO RAMIRO GARCÍA BEJARANO (COORDINADOR)	POSITIVA POSITIVA
245-2015	DIANA ALEJANDRA RODRÍGUEZ Y NELLY PATRICIA MOSQUERA (COORDINADORA)	POSITIVA CON MODIFICACIONES POSITIVA CON MODIFICACIONES
402-2015	ANTONIO ERESMID SANGUINO Y BORYS DE JESÚS MONTESDEOCA (COORDINADOR)	POSITIVA POSITIVA
113-2016	ÁNGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO Y ROBERTO HINESTROSA REY (COORDINADOR)	POSITIVA CONJUNTA
323-2016	NELSON CASTRO RODRÍGUEZ (BANCADA) (COORDINADOR) Y ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO.	POSITIVA CONJUNTA
531-2016	NO SORTEADO	NO SORTEADO
073-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
262-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
447-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
619-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
096-2018	NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR Y PEDRO JULIAN LÓPEZ SIERRA (COORDINADOR)	POSITIVA CON MODIFICACIONES POSITIVA CON MODIFCACIONES
222-2018	PEDRO JULIAN LÓPEZ SIERRA Y CELIO NIEVES HERRERA (COORDINADOR)	NEGATIVA NEGATIVA

367-2018	JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO Y DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES (COORDINADOR)	POSITIVA NEGATIVA
515-2018	NO SORTEADO	NO SORTEADO

3. MARCO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.

ARTICULO 2: "Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución... las autoridades de a República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".

ARTICULO 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares, y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la Ley.

Los servicios de salud se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad. La Ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria. Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad.

ARTÍCULO 78: La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Negrilla y subrayado fuera de texto.

NORMATIVIDAD NACIONAL

“LEY 1438 DE 2011.

"Por medio de la cual se reforma el Sistema General de Seguridad Social en Salud y se dictan otras disposiciones".

Artículo 67.” Sistemas de emergencias médicas. Con el propósito de responder de manera oportuna a las víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismos o paros cardiorrespiratorios que requieran atención médica de urgencias, se desarrollará el sistema de emergencias médicas, entendido como un modelo general integrado, que comprende, entre otros los mecanismos para notificar las emergencias médicas, la prestación de servicios pre hospitalarios y de urgencias, las formas de transporte básico y medicalizado, la atención hospitalaria, el trabajo de los centros reguladores de urgencias y emergencias, los programas educacionales y procesos de vigilancia.”

“El Ministerio de la Protección Social reglamentará, en el transcurso de un año (1) a partir de la vigencia de la presente ley, el desarrollo y operación del sistema de emergencias médicas, que garantice la articulación de los diferentes actores del Sistema General de Seguridad (Sic) Social en Salud de acuerdo con sus competencias, incluyendo los casos en los que deberá contarse con personal con entrenamiento básico donde haya alta afluencia de público. Para la operación del sistema se podrán utilizar recursos del programa institucional de fortalecimiento de la Red Nacional de Urgencias.”

NORMATIVIDAD DISTRITAL

Decreto Ley 1421 de 1993. Estatuto Orgánico de Bogotá

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

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

COMPETENCIA DEL CONCEJO DISTRITAL

Decreto 1421 de 1993.

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

- 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento.**

IMPACTO FISCAL

La Administración Distrital deberá realizar las apropiaciones presupuestales necesarias para dar cumplimiento.

4. CONCLUSIÓN

Por lo anterior, dejamos a consideración de los honorables concejales el estudio y aprobación de esta propuesta que tiene como fin primordial “Por medio del cual se establece lineamientos para el fortalecimiento de la política pública de atención pre-hospitalaria y se crea el comité asesor interdisciplinario del sistema en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”.

Cordialmente,

VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 005 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y SE CREA EL COMITÉ ASESOR INTERDISCIPLINARIO DEL SISTEMA EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por el Decreto-Ley 1421 de 1993 en su artículo 12, numerales 1, 13.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1.-El Gobierno Distrital a través de las Secretarías de salud y demás entidades, competentes, establecerán lineamientos para el fortalecimiento de la política pública de atención pre-hospitalaria y crearán el comité asesor interdisciplinario del sistema en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”: Como órgano asesor en materia de Atención Prehospitalaria quien fijara y aplicara las políticas y estrategias para la atención del servicio de Emergencias Prehospitalarias que se presenten en el territorio distrital.

PARÁGRAFO 1: El Alcalde menor de cada Localidad, creará el Comité Local de Atención Prehospitalaria, el cual será organizado por el Consejo Directivo de cada Localidad, que cuente con servicios de Atención Prehospitalaria.

ARTICULO 2 .CONFORMACIÓN. El Comité Asesor Permanente e Intersectorial de Atención Prehospitalaria estará conformado por las siguientes entidades:

- El Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. o su delegado, quien lo presidirá.
- El Secretario de Gobierno.
- El Secretario de Salud, quien ejercerá la Secretaría Técnica.
- El Director del Centro Regulador de Urgencias CRUE.
- El Comandante de la Policía Metropolitana.
- El Comandante de la Unidad Militar del Ejército existente en el Distrito Capital
- El Comandante de la Unidad Militar de la Fuerza Aérea existente en el Distrito Capital
- El Comandante de la Unidad Militar de la Armada Nacional existente en el Distrito Capital
- El Director de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias
- El Director del Fondo de Prevención y Atención de Emergencias FOPAE.
- El Director del Fondo de Prevención Vial.
- El Presidente del Colegio Profesional Colombiano de Atención Prehospitalaria-Paramédicos

- . El Presidente de la Asociación Colombiana de Profesionales en Atención Prehospitalaria-Paramédicos
 - . El Presidente de la Asociación Colombiana de Tecnólogos en Atención Prehospitalaria-Paramédicos
 - . El Presidente de la Asociación Colombiana de Técnicos en Atención Prehospitalaria
 - . El Presidente de la Asociación Colombiana de Ambulancias Privadas
 - . El Presidente de la Academia Nacional de Medicina
 - . El Presidente de la Asociación Colombiana de Especialistas en Medicina de Emergencias
 - . El Representante de grupos de rescate privados
 - . El Representante de grupos de rescate voluntarios
 - . El Representante de universidades con el programa universitario de Atención Prehospitalaria
 - . El Comandante del Cuerpo Oficial de Bomberos de Santa Fe de Bogotá
 - . El Director de la Defensa Civil, Seccional Santa Fe de Bogotá
 - . El Presidente de la Cruz Roja, Seccional Cundinamarca y Bogotá
 - . El Asesor Internacional de la Organización Internacional de Paramédicos
- Harán parte también las personas jurídicas de orden distrital, departamental, nacional o internacional, que atendiendo su misión institucional sean invitados a cada sesión por parte de alguno de los miembros del comité.

ARTICULO 3 .FUNCIONES. Las funciones del Comité Asesor son:

1. Proponer al Gobierno Distrital en lo referente a la fijación y aplicación de las políticas y estrategias para la atención de los heridos en su fase prehospitalaria y Calamidades Públicas que se presenten en el territorio distrital;
2. Prestar el apoyo y la asistencia necesaria al Sistema Distrital de Urgencias para la Atención masiva de lesionados;
3. Dar el concepto previo para la declaración de las situaciones de calamidad prehospitalaria que se presenten en el Distrito Capital;
4. Garantizar una respuesta oportuna y eficaz de las entidades encargadas de la atención de las situaciones respectivas, de modo que se logre el pronto retorno a la normalidad, velando por el cumplimiento de las funciones y procedimientos a cargo de las entidades que participan en la atención y por la aplicación estricta de las normas que se expidan para el manejo de las situaciones respectivas;
5. Coordinar la ejecución de los planes de acción prehospitalaria para el manejo de las situaciones de desastre que se presenten en el Distrito Capital.

PARAGRAFO 1.- Para el cumplimiento de estas funciones, las entidades y organizaciones que hacen parte del Comité podrán conformar un Comité Técnico para adelantar planes, programas y proyectos en cooperación con entidades de cualquier orden, en el ámbito nacional e internacional.

FONDO ESPECIAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

ARTICULO 4. CREACION DEL FONDO. Para proveer al funcionamiento del Comité Asesor de Atención Prehospitalaria y cumplir las finalidades que para este organismo se señalan en el presente Acuerdo, lo mismo que para sufragar los gastos primordiales y conceder los auxilios a que haya lugar, constituyese, así mismo, el Fondo Especial de Atención Prehospitalaria del Distrito, en la siguiente forma:

El Alcalde Mayor de Bogotá, al distribuir anualmente el producto que al Distrito Especial corresponde "como participación en los gravámenes a los concursos hípicas, deportivos, y similares establecidos por la Ley 78 de 1966" y sus disposiciones complementarias o reglamentarias, incluirá las partidas necesarias para atender al funcionamiento del Fondo, y al efecto destinara y apropiara cada año una suma no menor al diez por ciento (10%) del cálculo total de los estimativos de ingresos por concepto de tales gravámenes. Parágrafo. Los dineros que al finalizar la correspondiente vigencia fiscal no hayan sido utilizados, serán trasladados al Presupuesto de Asistencia Social de la siguiente vigencia.

ARTICULO 6. En su carácter de Jefe de la Administración Distrital el Alcalde Mayor tomara, en caso de calamidad pública prehospitalaria, las medidas de emergencia indispensables y asumirá el mando de las dependencias que se crean para el presente Acuerdo. Podrá delegar funciones en algunos de los miembros del Comité Asesor de Atención Prehospitalaria o de la Comisión Técnica, pero seguirá teniendo la responsabilidad de las medidas adoptadas, de todo lo cual deberá informar al Concejo Distrital de Bogotá inmediatamente, o al iniciarse las sesiones subsiguientes a la situación de emergencia prehospitalaria.

COMITÉ LOCAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

ARTICULO 7. Crease el comité local de Atención Prehospitalaria, el cual procura alcanzar los siguientes objetivos:

- a) Definir las responsabilidades y funciones de todos los organismos y entidades públicas, privadas y comunitarias en las fases de la prevención, atención y recuperación de eventos Prehospitalarios.
- b) integrar los esfuerzos públicos y privados para la adecuada prevención, atención y recuperación de situaciones de emergencias traumáticas y no traumáticas.
- c) garantizar un manejo oportuno y eficiente de todos los recursos humanos técnicos, administrativos y económicos, que sean indispensables para la prevención, atención y recuperación de situaciones de emergencias prehospitalarias traumáticas y no traumáticas.

RECURSO HUMANO DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS PREHOSPITALARIAS

ARTICULO 8. Profesionales en Atención Prehospitalaria. Reconózcase al Profesional Atención Prehospitalaria, Tecnólogo Atención Prehospitalaria o Técnico en Atención Prehospitalaria, en las instituciones públicas o privadas por su idoneidad, competencia y formación universitaria, clasifíquese por su nivel académico, salarial y de competencia profesional.

ARTICULO 9. Establézcase la obligatoriedad en los establecimientos de comercio , centros comerciales, Instituciones públicas o privadas , de más de 1000 mts cuadrados de área de atención, debe contar con una área de Atención de Emergencias en Salud o Primeros Auxilios , Desfibrilador Externo Automático (DEA) , al igual que el uso del Logo símbolo de la Estrella de la Vida y un (a) Tecnólogo en Atención Prehospitalaria, graduado (a) de una Universidad reconocida que cuente con aprobación del programa por parte de Secretaría de Educación, registrada ante la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá y deberá acreditar tarjeta profesional vigente. Esta persona debe actualizar sus conocimientos como mínimo cada dos (2) años, con el curso de Soporte Vital Básico y Avanzado Prehospitalario o Soporte Vital en Trauma Internacional.

ESTABLECIMIENTO DE LA PLANTA DE PERSONAL DEL FONDO DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y COMITÉ LOCAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

ARTICULO 10. Crease el cargo de Coordinador Operativo del Fondo de Atención Prehospitalaria de Bogotá, D.E.

ARTICULO 11. Crease el cargo de Coordinador Operativo del Comité Local de Atención Prehospitalaria de Bogotá, D.C.

PARAGRAFO 1. Idoneidad Profesional: El Profesional o Tecnólogo en Atención Prehospitalaria, podrá desempeñarse en el cargo de Coordinador de Emergencias, en las instituciones públicas o privadas, Fondo de Atención Prehospitalaria, Comité Local de Atención Prehospitalaria o del Comité Local de Emergencias.

ARTICULO 12. REUNIONES. El Comité Distrital se reunirá bimensualmente y adicionalmente por convocatoria extraordinaria del Alcalde Mayor. Las decisiones que adopte el Comité, se consignarán en actas que serán firmadas por el Alcalde Mayor y el Secretario del Comité.

ARTICULO 13. Autorízase al Alcalde Mayor para reglamentar el presente Acuerdo.

ARTICULO 14. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 006 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ORDENA LA CONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN DE BATERÍAS SANITARIAS GRATUITAS, PUBLICITARIAS Y AUTOSOSTENIBLES EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL, EN LAS ZONAS DE AFECTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. OBJETO

El objeto del proyecto es ordenar la instalación de nuevos elementos de Mobiliario Urbano como son baterías sanitarias gratuitas publicitarias, modulares y autosostenibles en las zonas urbanas de carácter público en Bogotá D.C., sobre las cuales nos referiremos más adelante, y que permitirán solucionar el problema de salubridad generado por la carencia de los mismos.

2. JUSTIFICACIÓN

Aunque existen algunos proyectos de acuerdo relacionadas con el tema, estas iniciativas no contemplan la gratuidad en el servicio, ni la autosostenibilidad, una vez instaladas las Baterías Sanitarias en las zonas urbanas de carácter público (Espacio Público) de Bogotá D.C. Basta con mirar las zonas bajas o colindantes a los puentes vehiculares (Orejas o retornos), parques, zonas de esparcimiento, zonas verdes y en las zonas de afectación del Sistema de Transporte Masivo y Transmilenio, como portales (zonas externas e internas), estaciones de transmilenio (Aquellas cuyo espacio lo permita), zonas bajas y colindantes a los puentes peatonales y sus zonas de afectación; es decir, en el espacio público, en el cual se haga necesario la instalación de los baños públicos o baterías sanitarias.

La Administración Distrital no está prestando un servicio eficiente a los ciudadanos, en lo concerniente a la prestación del servicio de baños públicos.

Y ante el fracaso de los baños públicos NO GRATUITOS, puesto que la ciudadanía no los utiliza y continúa generando los mismos problemas de insalubridad, deseo presentar este proyecto que soluciona realmente la carencia de baños públicos en Bogotá.

3. MOTIVACIÓN

LA FALTA DE BATERIAS SANITARIAS GRATUITAS EN BOGOTA.

La Administración Distrital está encargada de administrar a través de convenios los únicos 10 Baños Públicos ubicados en espacio público existentes en Bogotá D.C. El IDIPRON (Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud), son los encargados de administrar estos baños públicos los cuales están ubicados:

CATASTRO DAMAS Y CABALLEROS, localizado en el SUPERCADÉ- Centro Administrativo Distrital- Calle 26 Carrera 30; convenio Interadministrativo No. 50 del 23 de Diciembre de 1987, con la Secretaria de Hacienda.

INPEC DAMAS Y CABALLEROS, Avenida Jorge Eliécer Gaitán- Calle 26 Carrera 27- Zona Baja costado Oriental Puente Vehicular; Convenio con la Procuraduría de Bienes del Distrito Capital- Acta de Entrega No. 016 del 3 de Noviembre de 1999.

PLAZOLETA ETB DAMAS Y CABALLEROS, Calle 58 Carrera 13- Chapinero; Convenio Secretaria de Obras Públicas de Bogotá, Carta de entrega del 9 de Junio de 1992.

PARQUE DE LAS FLORES DAMAS Y CABALLEROS, Calle 68 entre carreras 13 y 14- Localidad Chapinero.

SUPERCADÉ LAS AMERICAS DAMAS Y CABALLEROS, Portal de Transmilenio Américas- Avenida Ciudad de Cali con Avenida Villavicencio- Localidad Kennedy. Convenio Interadministrativo No. 2212100-131-2035 con la Secretaría General de la Alcaldía Mayor.

COMPLEJO JUDICIAL PALOQUEMAO DAMAS Y CABALLEROS, Carrera 29 No. 18-45- Localidad Los Mártires; Convenio Interadministrativo No. 05 de 2001 con el Consejo Superior de la Judicatura.

SEDE JUDICIAL HERNANDO MORALES MOLINA DAMAS Y CABALLEROS, Carrera 10 No. 14-33- Localidad Santafé; Convenio Interadministrativo No. 06 de 2001 con el Consejo Superior de la Judicatura.

EDIFICIO SAN REMO- JUZGADOS DE FAMILIA DAMAS Y CABALLEROS, Calle 19 No. 6-44- Localidad Santafé; Adicional No. 03 del 2004 del Convenio 05 de 2001.

AVENIDA 68 CALLE 13 DAMAS Y CABALLEROS, Zona baja costado oriental- Puente vehicular- Localidad Puente Aranda; Acta de entrega de Inventario del 7 de Septiembre de 2000 DADEP.

Como podemos observar, no es concebible que una ciudad de la importancia de Bogotá D.C., sólo cuente con estos Baños Públicos y en sitios tan dispersos. **Es decir 10 baños públicos para los aproximadamente 8.089.560 de habitantes con que cuenta Bogotá, significa que hay un (1) baño público por cada 808.956 habitantes.** Algo que es totalmente vergonzoso para una ciudad Metrópoli comparado con otras ciudades del mundo, existe un baño público cada kilómetro, siendo éstos dotados además de sanitarios con duchas, para que las personas en caso de un accidente, puedan hacerse aseo e igualmente cuentan con barra para el cambio de pañales a los bebés.

Si miramos existen baños públicos en los Centros Comerciales, pero éstos no están distribuidos estratégicamente en Bogotá, sino por conveniencia comercial y para uso exclusivo de los clientes.

En Bogotá, por ejemplo un anciano que no controle esfínteres, situación que es normal, no tiene la posibilidad de contar con un baño público cerca, lo que también ocurre con el gremio transportador de los taxistas, buses y camiones que se encuentran en el ejercicio de su actividad y en cualquier momento pueden tener una necesidad fisiológica, ante la restringida demanda de baños públicos, se ven avocados a efectuar su necesidad en cualquier espacio público, en un árbol o en la calle generando focos de infección, hasta en las fachadas de inmuebles, como lo muestran las imágenes 1 y 2.

Y no solamente se presenta esta problemática, sino que generalmente los usuarios del sistema de transporte utilizan como baños públicos, las zonas bajas de los puentes peatonales, zonas bajas de los puentes vehiculares, parques, antejardines y aquellas zonas con poco tránsito; observando el deterioro de estas zonas bajas y además conformando focos de infección y malos olores. Son ejemplos: las zonas bajas del puente peatonal de ingreso al portal de la 170, y la mayoría de estaciones del corredor de la Avenida 30, la estación del Perdomo, la estación de Usme, todas las zonas bajas de los puentes vehiculares.

IMAGEN 1.

El Problema...

Focos De Infección....



IMAGEN 2.

En síntesis, no hay baños públicos para cubrir las necesidades fisiológicas de los bogotanos. Lo que existe son baños públicos que no funcionan, viviendas afectadas en sectores concurridos, deterioro de los entornos por falta de aseo y a raíz de todo esto vandalismo en muchos sectores de la ciudad como lo muestra la imagen 2.

Por eso, pensar en soluciones directas al incentivar la instalación de baños públicos gratuitos publicitarios y autosostenibles es algo válido, sobre todo por la responsabilidad de la administración en salubridad de los Bogotanos. En algo tan sencillo y humano como es el derecho a usar un baño público, se puede generar soluciones a los ciudadanos, evitando que proliferen los callejones pestilentes y el continuo deterioro que sólo reflejan la brecha social que se agudiza en nuestra realidad, como muestran las imágenes 1 y 2.

Lo anterior por cuanto es obligación de la Administración Distrital proveer a los habitantes de ésta ciudad, de las condiciones necesarias para lograr que gocen de una buena salud, que tengan estilos de vida saludable y una de esas formas, es garantizándoles la existencia de Baterías Sanitarias Gratuitas y suficientes en el Distrito Capital. Tan es así que el mismo Código de Policía para Bogotá, Acuerdo 79 de 2003, en su Artículo 25, Parágrafo primero, ordena claramente esto, al señalar como obligación del Gobierno Distrital:

"Artículo 25. "Parágrafo Primero. El Gobierno Distrital garantizará la existencia de baños públicos en número suficiente para el servicio de la comunidad"

Así es como, ésta iniciativa pretende no sólo que las Baterías Sanitarias gratuitas publicitarias puedan ser instaladas dentro del espacio público y ser parte del mobiliario urbano, cuya construcción y administración se realizará por personas naturales o jurídicas de derecho privado o de derecho público, previo los trámites contractuales legales a que haya lugar y de acuerdo a las condiciones establecidas por la reglamentación que para el

efecto expida la Administración Distrital, una vez entre en vigencia ésta iniciativa. Por lo que el Proyecto busca estimular que todos los ciudadanos contemos con las condiciones necesarias para un buen goce de salud pública y por ende tener una vida saludable, adecuando en diferentes puntos de la ciudad estas baterías sanitarias gratuitas en el Distrito Capital para este propósito, situación viable para la Secretaria de Salud, necesitándose la autorización para su construcción por parte de la Secretaria Distrital de Planeación, previa solicitud ante las Curadurías Urbanas.

4. ANÁLISIS DE LA SOLUCIÓN

Bogotá D.C., tiene tres opciones o alternativas para construir o instalar baños públicos. (Baterías sanitarias):

1. Construir e instalar baños públicos con una tarifa para poder ingresar a ellos.
2. Construir baños públicos gratuitos.
3. Construir e Instalar baterías sanitarias gratuitas modulares y autosostenibles por intermedio de la instalación de publicidad iluminada en una o varias de sus fachadas exteriores.

Opción (1) – Construir e Instalar baños públicos con una tarifa para poder ingresar a ellos:

No es recomendable por las siguientes razones:

- a) El fracaso de modelos y proyectos anteriores, puesto que a pesar de existir acuerdos del Concejo de Bogotá no ha sido posible ejecutarlos.
- b) El negocio no es rentable para el inversionista, ni para la Administración Distrital.
- c) La construcción e instalación de los baños dependerá únicamente del presupuesto del Municipio; puesto que la empresa privada no invertiría en ellos, precisamente por no ser rentables.
- d) El público, no siempre dispone de presupuesto para pagar la utilización de los baños, por lo que utilizará las zonas aledañas a los baños para realizar sus necesidades sin efectuar ningún pago.
- e) El público seguirán utilizando las mismas zonas que actualmente utiliza como baños públicos y que corresponden a zonas bajas y aledañas a los puentes peatonales, zonas bajas y aledañas a los puentes vehiculares, zonas turísticas que no están iluminadas, parques, plazas, muros, etc.
- f) No se dispondría de baños públicos suficientes.
- g) El mantenimiento de las baterías sanitarias sería insuficiente y casi inexistente.

- h) A mediano plazo los baños públicos estarían deteriorados como se observa con los baños instalados hasta el momento y sin posibilidades de renovación por falta de dinero. (Estación del Ricaurte, en el caso de Transmilenio)
- i) También debemos tener en cuenta que en los portales y algunas estaciones intermedias como la del Restrepo, se presta el servicio de baños públicos NO gratuitos. Y que debido a que no son realmente rentables, ni autosostenibles se está observando su gradual deterioro. El valor que cobran por utilizar esos baños, que además son insuficientes, es de quinientos pesos colombianos (COL \$500,00)

Opción (2) - Construir e instalar baños públicos gratuitos y NO autosostenibles:

No es recomendable por las siguientes razones:

- a) El fracaso de modelos y proyectos anteriores, puesto que a pesar de existir acuerdos del Concejo de Bogotá no ha sido posible ejecutarlos.
- b) La construcción e instalación de los baños dependerá únicamente del presupuesto de Bogotá; sin posibilidades de inversión por parte de la empresa privada.
- c) El mantenimiento de los baños públicos gratuitos, el pago de servicios públicos como agua y luz y la contratación de un empleado que se dedique a su cuidado, correrá únicamente por cuenta de Bogotá.
- d) A mediano plazo, los baños serán abandonados por falta de presupuesto y el mantenimiento no sería el mejor.
- e) No se dispondría de baños públicos suficientes, tomando en cuenta que en Bogotá hacen falta por lo menos dos mil baños públicos.
- f) Se dificultaría la renovación de las baterías sanitarias.
- g) A corto plazo seguirán utilizando las mismas zonas que actualmente utilizan como baños públicos y que corresponden a zonas bajas y aledañas a los puentes peatonales, zonas bajas y aledañas a los puentes vehiculares, zonas turísticas que no están iluminadas, parques, plazas, muros, etc.

Opción (3) - Construir e Instalar baterías sanitarias gratuitas modulares y autosostenibles por intermedio de la instalación de publicidad iluminada en una o varias de sus fachadas exteriores.

Es la opción que consideramos la más conveniente y que me permito referenciar para Bogotá.

- a) Las baterías sanitarias gratuitas publicitarias y modulares, son construidas e instaladas por la empresa pública y por la empresa privada.
- b) Es un negocio rentable para el Distrito Capital y para la Empresa Privada.

- c) Son completamente gratuitas.
- d) Son autosostenibles, puesto que todos los costos de construcción, instalación, mantenimiento, pago de servicios públicos y demás costos, son cubiertos por la publicidad exterior iluminada que se instala en una o varias de las fachadas exteriores de los mismos.
- e) Se dispone de baños públicos suficientes, puesto que son construidos de acuerdo a la necesidad de los usuarios.
- f) El mantenimiento es excelente, debido a los materiales y la tecnología que son utilizados para construir las baterías sanitarias publicitarias de servicio gratuito (Acero inoxidable, policarbonato, porcelana)
- g) En zonas requeridas se presta el servicio 7X24
- h) Generan empleo, puesto que se necesitan dos o tres personas para cuidar y mantener las baterías sanitarias
- i) El diseño de las baterías sanitarias gratuitas publicitarias, modulares y autosostenibles estaría de acuerdo con el entorno donde son instaladas.
- j) Incrementa la seguridad y embellece el entorno del espacio donde son instaladas.
- k) Teniendo en cuenta, los espacios donde serán instaladas, la estructura de la batería será construida en forma modular, para su fácil instalación y ubicación en los distintos lugares de Bogotá.
- l) El diseño básico que se plantea, es rectangular siguiendo la figura geométrica acorde con la arquitectura de Bogotá.

5. CONCLUSION – SOLUCIÓN

Honorables Concejales, estoy seguro de que si se aprueba esta iniciativa, de dotar de Baterías Sanitarias Gratuitas, autosostenibles y suficientes en el espacio público a la ciudadanía del Distrito Capital, por parte de la administración, no solo se estaría dando cumplimiento a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico local, sino que de esta forma se aborda una problemática de salud pública en pro de sus habitantes.

El Proyecto, además de lo mencionado, igualmente pretende que se construyan Baterías Sanitarias con todos los servicios posibles, es decir, que éstos no solamente cuenten con inodoros y lavamanos, sino que adicionalmente sean construidas duchas públicas modulares donde el ciudadano pueda bañarse y realizarse aseo personal, ante cualquier eventualidad; igualmente, barras para cambio de pañal para los bebés. También lograr la construcción e instalación de baterías sanitarias gratuitas modulares para discapacitados. En Bogotá, sólo

existen dos duchas públicas: una en el Terminal de Transportes y la otra en Corabastos, las cuales resultan insuficientes, ante la demanda producto del número de habitantes que actualmente reside en la capital del país.

Las zonas de instalación son:

1. Zonas urbanas de carácter público (Espacio Público) de Bogotá
2. Zonas bajas o colindantes a los puentes vehiculares (Orejas o retornos),
3. Parques y zonas de esparcimiento. (Los baños públicos en estos eventos son insuficientes y, debido al desaseo y malos olores de estos baños públicos, los asistentes a estos eventos no los utilizan y prefieren seguir utilizando como baños públicos las zonas antes mencionadas. Un claro ejemplo, son los problemas de malos olores que tienen las casas contiguas al Campin y el baño general en el cual se convierte el Parque Simón Bolívar después de uno de estos eventos. Vale la pena mencionar que los baños públicos instalados en el parque Simón Bolívar y dados en concesión son sucios, descuidados, con malos olores y que generan el rechazo de los visitantes para utilizarlos.)
4. Zonas verdes
5. Zonas turísticas
6. Zonas de Afectación del Sistema de Transporte Masivo de Bogotá
7. Zonas de afectación del Sistema Transmilenio, como portales (zonas externas e internas), estaciones intermedias de Transmilenio (Aquellas cuyo espacio lo permita, como la estación de los Héroes, las estaciones del corredor de la Avenida de las Américas y el Corredor de la NQS),
8. Zonas bajas y colindantes a los puentes peatonales (Incluyendo los de ingreso a las estaciones y a los portales de Transmilenio) y sus zonas de afectación;
9. En el espacio público, en el cual se haga necesaria la prestación del servicio de los baños públicos o baterías sanitarias y así lo ameriten.

6. CONSIDERACIONES JURIDICAS

CONSTITUCIÓN POLÍTICA de la REPÚBLICA DE COLOMBIA

Artículo 46.

“El Estado la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria”.

Artículo 49.

“La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado”

Decreto-Ley 1421 de 1993

Art. 12, numeral 1, el cual señala entre las atribuciones del Concejo de Bogotá:

"1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito", como lo es el tema de los baños públicos, por el bienestar y salud de los bogotanos.

Acuerdo 79 de 2003

Artículo 25, Parágrafo primero, señala como obligación del Gobierno Distrital:

"El Gobierno Distrital garantizará la existencia de baños públicos en número suficiente para el servicio de la comunidad"

Se deberá ordenar a la Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá, a la Secretaría del Medio Ambiente, a la Secretaría de salud, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, al Instituto de recreación y Deporte, al Idipron y demás entidades a quienes concierna este proyecto, la regulación y reglamentación respectivas para la instalación de las baterías sanitarias gratuitas y autosostenibles en la Ciudad de Bogotá.

A continuación el cuadro de ponencias presentadas tras la radicación del presente proyecto de acuerdo:

NÚMERO DE PROYECTO Y AÑO	PONENTES	PONENCIA
158-2015	ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ Y OLGA VICTORIA RUBIO CORTÉS (COORDINADORA)	NEGATIVA NEGATIVA
406-2015	CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ (COORDINADORA)	POSITIVA NEGATIVA
114-2016	JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA (COORDINADOR)	NEGATIVA POSITIVA
324-2016	JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA, JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO (COORDINADOR)	NEGATIVA POSITIVA
530-2016	GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ, JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA (COORDINADOR)	NEGATIVA POSITIVA

074-2017	RUBÉN DARIÓ TORRADO PACHECO, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO (COORDINADOR)	POSITIVA NEGATIVA POSITIVA Acumulado por Unidad de Materia con el proyecto 124- 2017
265-2017	JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA (COORDINADOR)	POSITIVA NEGATIVA Acumulado por Unidad de Materia con los proyectos 211-2017 y 289-2017. Aprobado en primer debate (03-junio-2017). Traslado a Secretaría General para segundo debate (05-junio- 2017). Devuelto por la Secretaría General (07- noviembre-2017). Comisión Accidental: Hs. Cs. Venus Albeiro Silva Gómez, Juan Felipe Grillo Carrasco, Pedro Julián López Sierra, Álvaro José Argote Muñoz, Jorge Eduardo Torres Camargo (coordinador) (08-noviembre- 2017). Informe Comisión Accidental. Hs. Cs. Venus Albeiro Silva Gómez, Juan Felipe Grillo Carrasco, Pedro Julián López Sierra, Jorge Eduardo Torres Camargo (coordinador). (04-diciembre- 2017). Negado el título en sesión del 04 de junio de 2018. ARCHIVADO
368-2018	XINIA ROCÍO NAVARO PRADA Y ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA	POSITIVA POSITIVA
514-2018	LUZ MIREYA CAMELO Y ROGER JOSÉ CARRILLO CAMPO	POSITIVA NEGATIVA

7. IMPACTO FISCAL

El proyecto de acuerdo **NO** genera impacto fiscal, si la inversión la realiza la empresa privada.

Si la inversión la realiza el Distrito, los gastos fiscales pueden ser atendidos con los recursos del Plan Distrital, según acuerdos y convenios que se concierten en éstos.

En cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto y 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 respectivo, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Cordialmente,

VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ
Concejal

PROYECTO DE ACUERDO N° 006 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ORDENA LA CONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN DE BATERÍAS SANITARIAS GRATUITAS, PUBLICITARIAS Y AUTOSOSTENIBLES EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL, EN LAS ZONAS DE AFECTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”

EL CONCEJO DE BOGOTA, DISTRITO CAPITAL

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

ACUERDA

ARTICULO 1. El presente Acuerdo tiene por finalidad ordenar la construcción de Baterías Sanitarias Gratuitas publicitarias y autosostenibles de Carácter Público en el Distrito Capital, en un número **necesario para la eficiente prestación del servicio de baños públicos en la ciudad de Bogotá, dirigido a los ciudadanos y turistas**

ARTICULO 2. Las Baterías Sanitarias Gratuitas publicitarias y autosostenibles de Carácter Público podrán ser instaladas en los siguientes espacios, donde se requieren y tienen una gran demanda de utilización:

1. Zonas urbanas de carácter público
2. Espacio Público de Bogotá en el cual se haga necesaria la prestación del servicio.
3. Zonas de gran movilidad peatonal
4. Zonas bajas o zonas de afectación de los puentes vehiculares (Orejas y retornos),
5. Parques, zonas verdes y zonas de esparcimiento.
6. Zonas turísticas
7. Plazoletas
8. Zonas de afectación del Sistema de Transporte Masivo de Bogotá
9. Sistema Transmilenio de Bogotá (Portales, estaciones, estaciones intermedias, puentes peatonales) y sus zonas de afectación.
10. Zonas bajas y colindantes a los puentes peatonales y sus zonas de afectación
11. Terminales de Transporte aéreo y terrestre y sus zonas de afectación

ARTÍCULO 3. La construcción e instalación de las baterías sanitarias gratuitas, publicitarias y autosostenibles serán ejecutadas por personas naturales o jurídicas de derecho privado o de derecho público, previo los trámites contractuales legales a que haya lugar y de acuerdo a las condiciones establecidas por la reglamentación que para el efecto expida la Administración Distrital, una vez entre en vigencia el presente Acuerdo.

ARTICULO 4. Se autoriza el uso de publicidad comercial iluminada en una o varias de las áreas totales de las fachadas exteriores de las baterías sanitarias, gratuitas y autosostenibles, siempre y cuando se preste el servicio gratuito a toda la ciudadanía en general.

ARTICULO 5. La Administración Distrital reglamentará éste Acuerdo, determinando el número de Baterías Sanitarias Gratuitas, publicitarias y autosostenibles de Carácter Público, que se requiere en cada localidad, las cuales se deberán crear, con las normas sanitarias, los servicios y obligaciones que deben cumplir, además de las prohibiciones, horarios, incentivos y demás aspectos indispensables para el buen funcionamiento de estos.

ARTÍCULO 6. El IDIPRON, controlará la vinculación del personal necesario para el mantenimiento y seguridad de las baterías sanitarias gratuitas, publicitarias y autosostenibles y deberá preferir vincular a las madres cabezas de familia, padres cabeza de familia, población desplazada y población reinsertada.

ARTICULO 7. La administración distrital impulsará alianzas público-privadas para la implementación de lo establecido en el presente acuerdo.

ARTICULO 8. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 007 DE 2019

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA LA PLAZA FUNDACIONAL DE BOSA CON EL NOMBRE DE PLAZA FUNDACIONAL "LOS MUISCAS"

OBJETIVO DEL PROYECTO DE ACUERDO

La iniciativa tiene por objeto declarar la Plaza Fundacional de Bosa con el nombre de Plaza Fundacional "Los Muiscas", como homenaje a esta histórica comunidad indígena que durante más de 500 años ha tenido asentamiento en esta zona del Distrito Capital manteniendo sus tradiciones históricas, culturales y autóctonas las cuales son defendidas gracias a la Constitución Política de 1991 y a su organización en cabildos indígenas.

1. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

1. Bosa:

Según el lenguaje chibcha o aborígen significa el segundo día de la semana compuesto por las unidades temporales Ata, Boza, Mica, Mujica, Jizca, Ta y Cujipucua.

Otro de los significados es "cercado que guarda y defiende las mieses, el cual representa por un jeroglífico en forma de nariz, con las ventanillas abiertas, o por la parte del disco lunar que afecta la forma de una cara".

2. Historia:

Bosa es considerado el segundo distrito chibcha en importancia, después de Bacatá, considerado tierra de indígenas una vez los españoles llegaron a tierra firme, la cual era comandada por el cacique Tachovita, de quien se dice aún conserva parte de sus herederos asentados en la vereda San Bernardino representados en los apellidos Chiguazuque, Orobajo, Tunjo, Neuta, Buenhombre y Fitata entre otros.

Los anales históricos destacan que los indígenas de Bosa no vivían entremezclados con los españoles, sino que tenían sus propias rancherías, las cuales fueron demolidas posteriormente por orden de los colonizadores.

La libertad de los indígenas era notoria según los historiadores, no gustaban de las órdenes, no manejaban leyes estrictas y el monte para ellos era símbolo de libertad, temerosos de la servidumbre quienes perdieron sus tradiciones religiosas y su libertad.

Bosa se encontraba ubicado aproximadamente a tres horas de caminata de Santa Fe de Bogotá, reconocido por sus atributos agrícolas con unos terrenos propicios para el cultivo, la caza y la ganadería.

Sin precisas fechas exactas en 1538 arribaron conquistadores españoles a Bosa, entre los que se menciona a Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián De Belalcázar, proveniente de Perú, y Nicolás de Federmán, quien venía de Venezuela quienes arribaron con la propuesta de firmar una propuesta de paz, hecho histórico reflejado en el presente a través de un monumento que aún se encuentra frente a la iglesia de San Bernardino, construido en 1618 y declarado recientemente como monumento nacional.

A principios de 1538, en uno de los lamentables episodios de la historia muisca, El Zipa fue ahorcado por órdenes de Gonzalo Jiménez de Quesada, colocándole fin al linaje de los zipas.

En ese entonces Bosa limitaba al norte con Fontibón y Mosquera, al oriente con Bogotá, pro el sur con Usme y al occidente con Soacha y Usme, límites que fueron transformados una vez fue constituido como municipio anexo de Bogotá D.E.

En 1618 es construida la iglesia de San Bernardino de la Sierra, patrimonio arquitectónico e histórico que se conserva actualmente, en cuyo interior se conserva una serie de lienzos elaborados por los primeros artistas de la ciudad.

El 22 de Noviembre de 1853 se registró la "Batalla de Bosa", cuando las fuerzas constitucionales lideradas por Tomás Cipriano de Mosquera, José Hilario López y Pedro alcántara Herrán derrotaron al dictador José María Melo.

Hasta mediados del siglo XX, Bosa era un municipio compuesto por cinco barrios y habitado por no más de 20.000 personas, quienes dedicaban gran parte de su tiempo a la agricultura como medio de subsistencia.

Bosa fue tenido en cuenta por los gobiernos de turno y las comunidades religiosas como la zona propicia para la construcción y montaje de centros educativos, los cuales inicialmente aceptaban como alumnos a la comúnmente llamada para la época "aristocracia criolla", integrada por terratenientes, jerarquías militares, nacieses comerciantes, banqueros e industriales.

Bosa se convirtió en alcaldía menor a través del decreto legislativo 3640 de 1954, bajo el mandato del General Gustavo Rojas Pinilla.

Bosa es incluida al Distrito Especial de Bogotá. A través del Acuerdo 26 de 1972 se consolida como la localidad número siete de la ciudad.

El acuerdo 14 del 7 de septiembre de 1983, modifica los límites de la localidad y reduce su extensión.

A través del Acuerdo N° 8 de 1993 se redefinieron los límites de la localidad, que contemplan, en ese entonces, 280 barrios de los cuales el 63% ya están legalizados, el 23% se hallan en proceso, y el 14% no presenta información al respecto.

La Constitución de 1991 le dio a Bogotá la categorización de Distrito Capital. La Ley 1 de 1992 reglamentó las funciones de la Junta Administradora Local, JAL, los Fondos de Desarrollo Local y los Alcaldes Locales. Además determinó la asignación presupuestal de las localidades.

Los acuerdos 2 y 6 de 1992, el Cabildo distrital definió el número, la jurisdicción y las competencias de las JAL, y dentro de esta normativa se constituyó la Alcaldía Menor de Bosa manteniendo límites y nomenclatura establecida para la fecha por el Alcalde Local y la Junta Administradora Local, JAL, la cual quedó conformada por nueve ediles elegidos por elección popular.

El Decreto - Ley 1421, norma vigente, establece el régimen político, administrativo y fiscal bajo el cual operan hasta hoy las localidades del distrito.

Actualmente Bosa es la localidad número siete (7) de Bogotá. Ubicada en el extremo suroccidental de la ciudad, con una extensión aproximada de 2.466 hectáreas, lo que equivale, aproximadamente, al 2.87% de la totalidad del territorio de Bogotá D.C.

Limita al sur con la Autopista Sur, la localidad de Ciudad Bolívar y el municipio de Soacha; al occidente con los municipios de Soacha y Mosquera; al norte con Mosquera y el río Bogotá; y por el oriente con las localidades de Ciudad Bolívar y Kennedy.

Cuenta con 508.828 habitantes y cinco UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal): Apogeo, Bosa Occidental, Bosa Central, El Porvenir y Tintal Sur.

3. Bienes de Interés Cultural

La localidad de Bosa cuenta actualmente con dieciocho (18) bienes de interés cultural, de los cuales tres corresponden a conservación Integral, uno a conservación Monumental y catorce a conservación Tipológica.

De este número de bienes de interés cultural, 17 se localizan en la UPZ Bosa Central, sede del núcleo fundacional de Bosa, que cuenta con valores históricos, urbanísticos y arquitectónicos.

Entre ellos se destacan la iglesia de Bosa que fue declarada en la categoría de conservación monumental; la parte antigua de la escuela Francisco de Paula Santander, la parte antigua del colegio El Libertador, bienes que fueron declarados en la categoría de conservación tipológica.

En la categoría de conservación integral se ubican en Bosa Central, el colegio claretiano Bosa y el monasterio de La Visitación de Santa María.

En la UPZ Tintal Sur se ubica la casa hacienda Bosa que fue declarada en categoría de conservación integral.

La plaza Fundacional o Parque Principal de Bosa

Conserva actualmente edificaciones de arquitectura colonial, entre los más antiguos de Bogotá, entre ellas una vieja casona en donde afirman los nativos se llevó a cabo el histórico encuentro y se alojaron los tres conquistadores españoles, [Gonzalo Jiménez de Quesada](#), [Nicolás de Federmán](#) y [Sebastián de Belalcázar](#) durante la noche del 5 de agosto de 1538.

Alcaldía Local de Bosa:

Construida bajo la administración del Presidente de la República, Julio César Turbay Ayala, siendo alcalde mayor de la ciudad de Bogotá Hernando Durán Dussán en enero 23 de 1982. Declarada bien cultural por el Ministerio de Cultura, al mantenerse durante muchos años con su estructura y diseño histórico.

Monumento Cruz de Piedra:

Tiene la calificación de patrimonio cultural tangible inmueble. Reconocido por ser el punto de encuentro y firma de acuerdo entre los conquistadores Gonzalo Jiménez de Quesada, Nicolás de Federmán y Sebastián de Belalcázar en 1539.

Casa Claret:

Considerada una de las casas más antiguas coloniales de Bosa. El padre miguel rodríguez es considerado como su fundador, al iniciar la construcción de un centro de estudios al servicio de la educación de los niños de la parroquia.

En esta casa se han adelantado innumerables actividades lúdicas en beneficio de la comunidad de Bosa, basados en talleres formativos en valores morales.

Iglesia San Bernardino:

Con una tradición histórica y religiosa desde la cuales iniciaban procesiones con los santos desplazándose por el cementerio de Bosa pasando por el puente sobre el río Tunjuelito al norte de San Bernardino donde cruzaban a la otra orilla con el objeto de recibir un primer baño. Posteriormente se reanudaba el recorrido hacia el sur llegando a San José, recibiendo un segundo baño para pasar por la rivera oriental y retornar a la Iglesia San Bernardino, culminando un amplio recorrido que era organizado por los mismos comuneros con la colaboración de un grupo llamado “Los Carmelos”, devotos de la Virgen del Carmen dedicados a promover obras de tipo social.

Biblioteca Pública de Bosa

Se encuentra ubicada en la sede de la Alcaldía local de Bosa. Fue inaugurada en 1982 y es manejada por la Secretaría de Gobierno Distrital a través de la alcaldía local de Bosa. Se encuentra vinculada a la red de bibliotecas, Bibliored, desde el año 2000.

La ermita de El Humilladero

Considerada como una de las primeras capillas construidas en la ciudad, que recuerda el proceso de evangelización española. Su estado actual es en completa ruina.

La Estación de Ferrocarriles de Bosa

Ubicada en la Autopista del Sur en la entrada a Bosa. Es un lugar reconocido como uno de los pocos referentes que aún le queda a Bosa y a sus pobladores, hizo parte del sistema de [Ferrocarril de la Sabana de Bogotá](#). Declarada como Monumento de Patrimonio Material mediante el Decreto 746 de 1996.

El Colegio Claretiano

Manejado por una misión evangelizadora para una educación de calidad humana integral con una pedagogía propia y un plan de formación integral de la persona, para construir una comunidad viva y dinámica.

4. Equipamientos colectivos de cultura

Corresponden a los espacios, edificaciones y dotaciones destinados a las actividades culturales, custodia, transmisión y conservación del conocimiento, fomento y difusión de la cultura y fortalecimiento y desarrollo de las relaciones y las creencias y los fundamentos de la vida en sociedad.

En ellos se agrupan teatros, auditorios, centros cívicos, bibliotecas, archivos, centros culturales y museos, utilizados como espacios de expresión para la presentación de espectáculos artísticos y de las expresiones culturales.

Estos equipamientos son de escala urbana y metropolitana y su oferta está dirigida a públicos de diferentes sitios de la ciudad que se desplazan eventualmente desde distintos puntos de la ciudad para asistir a las presentaciones; no obstante, los teatros y cines se han clasificado en escala zonal de barrio. Los tipos de equipamiento del subsector son: teatros, salas de cine, centros culturales y artísticos, salas de exposición, salas de concierto y casas de la cultura.

5. Importancia de los Muisca en Bosa

Históricamente los Muisca son conocidos como un pueblo indígena que se asentó en el altiplano cundiboyacense desde el siglo VI a.C., y cuyos descendientes director viven en localidades del Distrito Capital tales como Suba, **Bosa**, Usme y Engativá y municipios aledaños como Cota, Chía y Sesquilé.

Al arribar los colonizadores europeos existían confederaciones entre los Muisca. Una de ellas fue bautizada como la de Bacatá cuyo soberano era el Zipa, de la cual formaba parte la hoy declarada localidad de **Bosa**.

En materia de deidades de los Muisca son reconocidas divinidades tales como Sua, Chiminigagua, Bache, Chie, Bachué, Chibchacum, Chaquen, Bochica y Nemcatacoa.

Hay que destacar que a finales del siglo XX y comienzos del siglo XXI, con la puesta en marcha de la Constitución Política de 1991 se inició un proceso de reconstrucción de los cabildos indígenas por las comunidades muisca sobrevivientes. Actualmente funcionan como cabildos de la comunidad Muisca en las localidades de **Bosa**, Suba y los municipios de Cota, Chía y Sesquilé.

En el contenido de anteriores cartas política no existía el reconocimiento a derechos culturales y eran tratados como personas incapaces de liderarse. La ley 60 y 70 de 1993 establecen que las comunidades indígenas tendrán un beneficio de los recursos presupuestales del país y la demarcación y titulación de los territorios indígenas.

El cabildo Muisca de Bosa, es considerado como el más importante debido a que congrega la mayor parte de integrantes de esta comunidad indígena. En septiembre de 2002 se reunieron en **Bosa** los diferentes cabildos muisca en el *I Congreso General del Pueblo Muisca*, constituyendo el [Cabildo Mayor del Pueblo Muisca](#), que se afilió a la [Organización Nacional Indígena de Colombia](#) ONIC.

Durante este encuentro se propuso la recuperación lingüística y cultural y la defensa del territorio frente al ordenamiento territorial que se quiere imponer para planes urbanísticos y de turismo.

Como logro importante la comunidad Muisca de **Bosa** logró desarrollar un proyecto de recuperación y ejercicio de la medicina tradicional, en conjunto con el Hospital Pablo VI y con la Secretaría de Salud Distrital de Bogotá.

En el último censo del Distrito Capital fueron censadas 5.186 personas que forman parte de la comunidad muisca, las cuales están asentadas en su gran mayoría en las localidades de **Bosa** y Suba.

Otra de las acciones de carácter social para la comunidad muisca se remonta al [27 de agosto](#) de [2010](#) fecha en que se creó el jardín infantil Uba Rhua -Espíritu de la Semilla-, para los niños del Cabildo Muisca de Bosa, en los cuales se promueven los usos, las costumbres y el pensamiento de los pueblos indígenas, a través de la enseñanza de la agricultura, el tejido, la cerámica, la orfebrería, la música, la danza, la medicina tradicional y la [lengua muisca](#), entre otros.

Paralelo a estas actividades sociales el cabildo Muisca realiza el Festival Sol y Luna, bodas o matrimonio que se desarrollan durante el mes de Junio. Los actuales comuneros buscan con sus actividades y su organización proteger, preservar y rescatar sus tradiciones. En estas actividades se incluye la práctica gastronómica con platos tradicionales como la mazamorra chiquita, los envueltos de maíz, los tamales de picao, la mazamorra dulce, la chicha y la rellena de las familias Tunjo, Neuta, Chiguazuque, entre otras.

6. Conclusión

Como antecedente en materia de proyectos de acuerdo radicados ante esta corporación, y que están relacionados con la Plaza Fundacional de Bosa se destaca el proyecto de Acuerdo 373 de 2006, "Por medio del cual se declara la Plaza Fundacional de Bosa con el nombre de GONZALO JIMÉNEZ DE QUESADA", siendo archivado.

Con esta amplia argumentación en materia histórica y de contexto socio-cultural que mantiene la comunidad muisca en el distrito Capital, y en especial en la localidad de Bosa, coloco a consideración del Concejo de Bogotá D.C., el proyecto de acuerdo **"Por medio del cual se declara la Plaza Fundacional de Bosa con el nombre de Plaza Fundacional "Los Muiscas"**.

A continuación el cuadro de ponencias presentadas tras la radicación del presente proyecto de acuerdo:

NÚMERO DE PROYECTO Y AÑO	PONENTE	PONENCIA
161-2015	ANTONIO ERESMID SANGUINO PÁEZ Y SOLEDAD TAMAYO TAMAYO (COORDINADORA)	POSITIVA NEGATIVA
246-2015	JAIRO CARDOZO SALAZAR Y JAVIER MANUEL PALACIO (COORDINADOR)	NEGATIVA POSITIVA
405-2015	DIANA ALEJANDRA RODRÍGUEZ Y JAVIER MANUEL PALACIO (COORDINADOR)	POSITIVA POSITIVA
112-2016	MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ Y DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE (COORDINADORA)	POSITIVA NEGATIVA
325-2016	NO SORTEADO	NO SORTEADO
533-2016	NO SORTEADO	NO SORTEADO
075-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
265-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO

445-2017	LUZ MARINA GORDILLO SALINAS Y ANTONIO ERESMID SANGUINO PÁEZ (COORDINADOR)	POSITIVA POSITIVA
620-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
093-2018	NO SORTEADO	NO SORTEADO
221-2018	NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA Y MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA	POSITIVA NEGATIVA
364-2018	ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ, Y NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA (COORDINADOR)	POSITIVA POSITIVA
512-2018	NO SORTEADO	NO SORTEADO

BIBLIOGRAFÍA

Conociendo la localidad de Bosa: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos. Secretaría Distrital de Planeación. 2009

Martínez, Santiago (2009) Poderes de la mimesis. Identidad y Curación de la Comunidad Indígena de Bosa. Universidad de los Andes.

Bonilla, Daniel (2006) La Constitución Multicultural. Pontífice Universidad Javeriana

Buenhombre, Sandra. Cabildo Muisca de Bosa. Territori. Quienes somos e historia. Recuperado el 4 de octubre del 2011. link: <http://cabildomuisocabosa.co/territorio.htm>

Durán Bernal, C. A. (2004). El Cabildo Muisca de Bosa: El discurso de unmovimiento social étnico y urbano. Departamento de Ciencia Política. Facultad de Ciencias Sociales. Bogotá, Universidad de los Andes.

<http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/>

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/>

<http://localidadbosa.wordpress.com/>

<http://laud.udistrital.edu.co/>

2. MARCO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática,

participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 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.

NORMATIVIDAD NACIONAL

Ley 397 de 1997

"Artículo 4º.- Definición de patrimonio cultural de la Nación. 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..."

"Artículo 5º.- *Objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio cultural de la Nación.* La política estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación, tendrá como objetivos principales la protección, la conservación, la rehabilitación y la divulgación de dicho patrimonio, con el propósito de que éste sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro."

NORMATIVIDAD DISTRITAL

Decreto Ley 1421 de 1993. *Estatuto Orgánico de Bogotá.*

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

13. Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural.

1. COMPETENCIA DEL CONCEJO DISTRITAL

Decreto 1421 de 1993

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

1. *Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento*
13. *Regular la preservación y defensa del Patrimonio cultural.*

5. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta lo que expresa la Ley 819 de 2003 en su artículo 7º, que establece que “...*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...*”, se considera que la presente iniciativa **NO** tiene implicaciones presupuestales.

6. CONCLUSIÓN

Por lo anterior, dejamos a consideración de los Honorables Concejales el estudio y aprobación de esta propuesta que tiene como fin primordial declarar la Plaza Fundacional de Bosa con el nombre de Plaza Fundacional “Los Muiscas”.

Cordialmente,

VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 007 DE 2019**PRIMER DEBATE**

"POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA LA PLAZA FUNDACIONAL DE BOSA CON EL NOMBRE DE PLAZA FUNDACIONAL "LOS MUISCAS"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus atribuciones que le confiere la Constitución política en su artículo 322, y en lo dispuesto en el Decreto 1421 de 1993, artículo 12 numeral 13

ACUERDA:

Artículo Primero: Declárese la Plaza Fundacional de Bosa con el nombre de Plaza Fundacional "Los Muiscas".

Artículo Segundo: El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE**ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO**

Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 008 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA DE INTERES CULTURAL Y DEPORTIVO “LA CARRERA DE LA MUJER” CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO:

El Presente Proyecto de Acuerdo, tiene como objetivo declarar la “**Carrera de la Mujer**” Ciudad de Bogotá D.C., de interés cultural y deportivo para salvaguardar, conservar y divulgar la misma como símbolo de equidad de género e identidad cultural; así como generar conciencia sobre lo importante que resulta para la sociedad el reconocimiento del derecho que tienen las mujeres a la práctica de actividad física, la recreación y el deporte, participación que es restringida por diferentes patrones culturales y sociales. El evento también resulta de la mayor importancia como herramienta de prevención del cáncer de seno y otras enfermedades, y a su vez generar conciencia en los habitantes de la capital sobre la importancia de la equidad de género, y el combate y denuncia de la violencia contra la mujer.

2. JUSTIFICACION DE LA INICIATIVA:

La Carrera de la Mujer se ha convertido en una de los eventos deportivos de este tipo más grandes del país, y con un gran puesto a nivel mundial y una de la más masiva de Latinoamérica. Para las mujeres capitalinas se ha convertido en un punto de encuentro alrededor del cual a lo largo del año se desarrolla una gran campaña de concientización para la promoción de la autoestima de la mujer a través de la práctica de actividad física y sus beneficios relacionados con la prevención de cáncer de seno, habida cuenta de la relación científicamente probada entre la práctica regular de ejercicio y niveles de hasta 80% de mayor protección frente a esta enfermedad de la que mueren entre 4 y 5 colombianas al día. Según la Secretaría de Salud esta enfermedad es una de las primeras causas de muerte de mujeres en Bogotá.

La Carrera de la Mujer promueve además la prevención de la violencia de género trabajando en alianza con entidades públicas, privadas y medios de comunicación para la toma y disfrute seguro del espacio público recreativo. Para ello realiza convocatorias, permanentes entrenamientos grupales y masivos en diferentes escenarios de la ciudad.

La Carrera de la Mujer es una de las campañas de mujer más relevantes de la ciudad, pues para ellas no simboliza competencia sino relacionarse con el tema de la familia, la salud, el de tener tiempo para dedicarse a ellos, tomándolo como referente de participación abierta e igualitaria en la que participan niñas desde los 10 años hasta población de adulto mayor, de todos los estratos en donde todas y cada una de ellas reciben elementos de participación de alta calidad, pero sobra todo un espacio de integración para las mujeres.

Para la sociedad el trabajo de concientización de la mujer es vital a través de una alimentación sana, la practica adecuada de ejercicio físico, temas que resultan

+

.+de la mayor importancia para las mujeres quienes replican en todos los hogares los niveles de capacitación que tengan frente a estos temas convirtiéndose en multiplicadores directos de las prácticas saludables para toda la familia, y como la mejor forma de llevar salud a un hogar es a través de una mujer.

Durante 7 años Bogotá ha reunido a las mujeres de todas las condiciones y orígenes, comenzó con cinco mil mujeres y hoy en día son más de veinte mil las que participan en un hecho que simboliza una acción afirmativa importante y de alto impacto frente a la equidad de género pues combate los principales inhibidores de participación masiva de las mujeres, en otro tipo de evento atléticos, los cuales están representados especialmente por la discriminación por su ritmo, por su figura, o por hechos de violencia al golpearles los glúteos o gritarles improperios. La Carrera de la Mujer se ha convertido en icono de reconocimiento para las principales ciudades de Colombia en donde se ha empezado a emular este evento, lo que ratifica el liderazgo de la ciudad en este sentido.

Desde el punto de vista deportivo la Carrera de la Mujer ha promovido a la ciudad como un referente al ubicarse como una de las Carreras de Mujer más grandes del mundo ubicando a nuestra ciudad al lado de capitales como Madrid y Londres y adicionalmente promoviendo la buena imagen de la ciudad y supolítica de mujeres a través de la convocatoria internacional que hace a las mejores atletas del mundo y la transmisión de TV que está dirigida a 52 países.

La primer versión de la Carrera congregó a un poco más de 5000 corredoras y en solo 3 años el número de participantes se triplicó, ubicándose actualmente en casi 18.000 mujeres que participan del evento y más de 60.000 que asisten a las sesiones de aeróbicos con que se acompaña el día de la Carrera. Ese fenómeno de crecimiento de triplicar la convocatoria en solo un par de años revela la necesidad sentida de esta actividad para las Bogotanas, así como otras estadísticas que se mencionan a continuación, resaltando que el ejemplo de Bogotá ha sido tomado por ciudades como Cali, Medellín y Barranquilla, donde también se realiza **“La carrera de la Mujer”**, con los mismos organizadores.

. Lo anterior se evidencia en las siguientes estadísticas:

Fuente: Boletín Carrera de la Mujer 01.08.2010

MUJERES PARTICIPANTES EN LA CARRERA DE LA MUJER

AÑO	Nº Participantes
2007	5.182
2008	8.147
2009	15.746
2010	16.171
2011	16.234

2012	17.292
2013	17.500

Fuente: Boletín Carrera de la Mujer 2012.

CONTACTO ESPECTADORES TV NACIONAL POR AÑO

AÑO	Nº
2007	1. 652.120
2008	1. 854.314
2009	2. 962.121
2010	3.090.211
2011	3.276.414
2012	3.416.785
2013	3.508.014

Fuente: Boletín Carrera de la Mujer 2012

TOTAL MUJERES ASISTENTES AL EVENTO

AÑO	Nº PERSONAS
2007	9.275
2008	13.659
2009	32.453
2010	51.096
2011	58.213
2012	61.428
2013	63.476

Fuente: Boletín Carrera de la Mujer 2012

BOLSA DE PREMIOS TOTAL ENTREGADA

AÑO	CIFRA EN \$\$\$
2007	30.000.000
2008	45.000.000
2009	85.000.000
2010	105.000.000
2011	114.500.000
2012	167.000.000
2013	170.000.000

Fuente: Boletín Carrera de la Mujer 01.08.2012

La Carrera de la Mujer genera valor social a través de ganar espacios en medios para la difusión de mensajes motivantes de alto contenido social como invitaciones a la práctica de actividad física, realización del autoexamen de cáncer de seno y prevención de violencia contra la mujer. Como se puede apreciar en el cuadro a continuación si se hubiese invertido en estos espacios para hacer una campaña de prevención para la salud de las mujeres se hubieran requerido gastos por más de 22.000 millones de pesos en los últimos 6 años. Estos valores en mención no han sido desembolsados y se han generado con base en la gestión de la Carrera de la Mujer.

**GENERACION DE VALOR A TRAVES DE DETERMINACION DE FREE PRESS
GENERADOS POR LA CARRERA PARA DIFUSION DE MENSAJES DE PREVENCION A
TRAVES DE LA ACTIVIDAD FISICA Y EQUIDAD DE GENERO.
(CIFRAS EN \$\$\$)**

AÑO	RADIO	PRENSA	TV	TOTAL
2007	178.975.403	109.574.283	213.501.133	502.050.819
2008	523.814.583	406.635.496	1.598.897.225	2.529.347.304
2009	1.218.550.552	627.834.479	1.646.366.687	3.492.751.718
2010	1.486.082.770	520.408.815	2.466.733.563	4.473.225.148
2011	1.691.767.647	512.764.705	2.949.237.195	5.153.769.547
2012	1865.765.413	654.321.908	3.654.765.654	6.174.852.975
2013	2.329.214.567	678.213.765	3625.063.129	6632.491.461
TOTAL				28.958.448.972

Fuente: Estudios de Free Press Carrera de la Mujer INFOMEDIOS – 2013

Ahora bien, la propuesta de declarar la Carrera de la Mujer patrimonio deportivo y cultural, surge principalmente por las siguientes razones:

1. La práctica del deporte, la educación física y la recreación así como el aprovechamiento sano del tiempo libre es reconocido por la Constitución Política de Colombia como un *derecho social, económico y cultural* perteneciente a todas las personas (Art. 52 de la C.P.) y que, de cuyo mandato se desprende la obligación del Estado de proteger y fomentar este tipo de actividades.
2. La Carrera de la Mujer se plantea como un instrumento idóneo para dar efectividad y garantía de este derecho constitucional.
3. La obligación del estado para promover acciones reales y efectivas de igualdad para sectores discriminados o maltratados es reconocida por el Artículo 13 de la C.P.

La Carrera de la Mujer se da como resultado de la violencia de género contra la mujer que se presenta en otros eventos deportivos, debido a que han sido objeto de insultos, manoseos, empujones o críticas por su desempeño. Incluso en varios de

estos eventos con características mixtas, las mujeres recibían menos premiación que los ganadores hombres, solo por el hecho de ser mujeres.

La Constitución Política en su artículo 43, también señala expresamente el reconocimiento de la igualdad: *"La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación. Durante el embarazo y después del parto gozará de especial asistencia y protección del Estado, y recibirá de éste subsidio alimentario si entonces estuviere desempleada o desamparada."*

4. Para la bancada del Partido Polo Democrático Alternativo, PDA, resulta de vital importancia conservar, y propender por la perdurabilidad de éste tipo de eventos en la capital de Colombia, ya que como se ha mencionado en esta exposición de motivos, la Carrera de la Mujer indudablemente es un elemento que fomenta la salud, equidad de género y reconocimiento de las mujeres bogotanas. Por ello, a partir de su declaratoria como interés cultural y deportivo será objeto de la Política Estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación cuyos objetivos principales se plasman en la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural y deportiva nacional, tanto en el presente como en el futuro.
5. La declaratoria de interés cultural y deportivo de este tipo de certámenes, fomentará el sentido de equidad de género en nuestra sociedad, el reconocimiento de los capitalinos acerca de la necesidad de proteger y reconocer el trabajo de las mujeres y propenderá por la creación de nuevos encuentros deportivos y actividades exclusivas para mujeres que mejoren la calidad de vida y una convivencia sana. Además de mostrar a Bogotá ante el mundo entero como una de las primeras ciudades en Latinoamérica en promover mediante este tipo de eventos la equidad de género y la salud.
6. Finalmente, la bancada del Partido Polo Democrático Alternativo, PDA, invita a los miembros del Cabildo Distrital, a la aprobación de esta iniciativa que indudablemente convoca a la ciudad entera al aprovechamiento, apropiamiento y manifestación del interés común de que los espacios deportivos que agreguen valor social se conserven y prologuen en la ciudad de Bogotá como ejemplo de territorio competitivo y reconocido a nivel mundial.

3. MARCO JURIDICO

3.1. CONSTITUCION POLITICA

ARTICULO 2o.

"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

ARTICULO 8.

Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

ARTICULO 13.

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

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptara medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

ARTICULO 52.

“El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como una función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.

El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social.

Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.

El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas, cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas”.

ARTÍCULO 70.

El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

ARTICULO 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”.

3.2. LEY 181 DE 1995. "Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la educación física y se crea el sistema nacional del deporte". (Nota: Modificada en lo pertinente por la Ley 344 de 1996 artículo 44)

ARTICULO 1.

Los objetivos generales de la presente ley son el patrocinio, el fomento, la masificación, la divulgación, la planificación, la coordinación, la ejecución y el asesoramiento de la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre y la promoción de la educación extraescolar de la niñez y la juventud en todos los niveles y estamentos sociales del país, en desarrollo del derecho de todas las personas a ejercitar el libre acceso a una formación física y espiritual adecuadas. Así mismo, la implantación y fomento de la educación física para contribuir a la formación integral de la persona en todas sus edades y facilitarle el cumplimiento eficaz de sus obligaciones como miembro de la sociedad.

ARTICULO 3.

“Para garantizar el acceso del individuo y de la comunidad al conocimiento y práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, el Estado tendrá en cuenta los siguientes objetivos rectores:

... 2. Fomentar, proteger, apoyar y regular la asociación deportiva en todas sus manifestaciones como marco idóneo para las prácticas deportivas y de recreación.

3. Coordinar la gestión deportiva con las funciones propias de las entidades territoriales en el campo del deporte y la recreación y apoyar el desarrollo de éstos.

...

5. *Fomentar la creación de espacios que faciliten la actividad física, el deporte y la recreación como hábito de salud y mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar social, especialmente en los sectores sociales más necesitados.*

...

17. *Contribuir al desarrollo de la educación familiar, escolar y extraescolar de la niñez y de la juventud para que utilicen el tiempo libre, el deporte, y la recreación como elementos fundamentales en su proceso de formación integral tanto en lo personal como en lo comunitario”.*

ARTICULO 5. *Se entiende que:*

La recreación. Es un proceso de acción participativa y dinámica, que facilita entender la vida como una vivencia de disfrute, creación y libertad, en el pleno desarrollo de las potencialidades del ser humano para su realización y mejoramiento de la calidad de vida individual y social, mediante la práctica de actividades físicas o intelectuales de esparcimiento.

El aprovechamiento del tiempo libre. Es el uso constructivo que el ser humano hace de él, en beneficio de su enriquecimiento personal y del disfrute de la vida, en forma individual o colectiva. Tiene como funciones básicas el descanso, la diversión, el complemento de la formación, la socialización, la creatividad, el desarrollo personal, la liberación en el trabajo y la recuperación sicobiológica...”.

ARTICULO 7:

“Los entes deportivos departamentales y municipales coordinarán y promoverán la ejecución de programas recreativos para la comunidad, en asocio con entidades públicas o privadas, que adelanten esta clase de programas en su respectiva jurisdicción”.

ARTICULO 17.

“El deporte formativo y comunitario hace parte del sistema nacional del deporte y planifica, en concordancia con el Ministerio de Educación Nacional, la enseñanza y utilización constructiva del tiempo libre y la educación en el ambiente, para el perfeccionamiento personal y el servicio a la comunidad, diseñando actividades en deporte y recreación para niños, jóvenes, adultos y personas de la tercera edad”.

3.3 LEY 397 DE 1997

ARTICULO 4. Modificado por el artículo 1 de la Ley 1185 de 2008.

“Artículo 4°. Integración del patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos

de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.

- a) *Objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio cultural de la Nación. La política estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación tendrá como objetivos principales la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del mismo, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro.*

Para el logro de los objetivos de que trata el inciso anterior, los planes de desarrollo de las entidades territoriales y los planes de las comunidades, grupos sociales y poblacionales incorporados a estos, deberán estar armonizados en materia cultural con el Plan Decenal de Cultura y con el Plan Nacional de Desarrollo y asignarán los recursos para la salvaguardia, conservación, recuperación, protección, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural;

- b) *Aplicación de la presente ley. Esta ley define un régimen especial de salvaguardia, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para los bienes del patrimonio cultural de la Nación que sean declarados como bienes de interés cultural en el caso de bienes materiales y para las manifestaciones incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, conforme a los criterios de valoración y los requisitos que reglamente para todo el territorio nacional el Ministerio de Cultura.*

La declaratoria de un bien material como de interés cultural, o la inclusión de una manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial es el acto administrativo mediante el cual, previo cumplimiento del procedimiento previsto en esta ley, la autoridad nacional o las autoridades territoriales, indígenas o de los consejos comunitarios de las comunidades afrodescendientes, según sus competencias, determinan que un bien o manifestación del patrimonio cultural de la Nación queda cobijado por el Régimen Especial de Protección o de Salvaguardia previsto en la presente ley.

La declaratoria de interés cultural podrá recaer sobre un bien material en particular, o sobre una determinada colección o conjunto caso en el cual la declaratoria contendrá las medidas pertinentes para conservar-los como una unidad indivisible (...).

3.4. DECRETO 166 DE 2010 DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ –POLÍTICA PÚBLICA DE MUJERES Y EQUIDAD DE GENERO EN EL DISTRITO CAPITAL.

"Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

De otra parte, la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW) fue aprobada por la Ley 51 de 1981 y su obligatoriedad para el Estado colombiano, fue reconocida por la Corte Constitucional en la Sentencia C-507 de 2004, así:

"El 18 de diciembre de 1979, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW), que entró en vigor como tratado internacional el 3 de septiembre de 1981 tras su ratificación por 20 países.

El Estado colombiano adquirió, entre otros compromisos, el deber de (i) "[a] adoptar todas las medidas adecuadas, incluso de carácter legislativo, para modificar o derogar leyes, reglamentos, usos y prácticas que constituyan discriminación contra la mujer" (artículo 2°-f); (ii) "[b] modificar los patrones socioculturales de conducta de hombres y mujeres, con miras a alcanzar la eliminación de los prejuicios y las prácticas consuetudinarias y de cualquier otra índole que estén basados en la idea de la inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas de hombres y mujeres" (artículo 5°-a); y (iii) "[c] garantizar que la educación familiar incluya una comprensión adecuada de la maternidad como función social y el reconocimiento de la responsabilidad común de hombres y mujeres en cuanto a la educación y al desarrollo de sus hijos, en la inteligencia de que el interés de los hijos constituirá la consideración primordial en todos los casos." (Artículo 5°-b)"

Al suscribir la CEDAW, Colombia también adquirió el compromiso de tomar "todas las medidas adecuadas para eliminar la discriminación contra la mujer (...)."

De igual forma la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém Do Pará, Brasil 1994) aprobada por la Ley 248 de 1995, obliga a los Estados, entre ellos a Colombia, a adoptar medidas normativas y judiciales de protección de las mujeres.

Que la Corte Constitucional, en Sentencia C-371 de 2000, avaló la adopción de medidas de discriminación positiva en razón al género, así:

"(...) el mismo artículo 13 superior, en el inciso 2°, dispone que el "Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados."

Este inciso, entonces, alude a la dimensión sustancial de la igualdad, "al compromiso Estatal de remover los obstáculos que en el plano económico y social configuran efectivas desigualdades de hecho. La igualdad sustancial revela, entonces, un carácter remedial, compensador, emancipatorio, corrector y defensivo de personas y de grupos ubicados en condiciones de inferioridad, mediante el impulso de acciones positivas de los poderes públicos. Si bien pueden generar una desigualdad, lo hacen como medio para conseguir el fin de una sociedad menos inequitativa y más acorde con el propósito consignado en el artículo 2° de la Carta, de perseguir un orden justo. Las acciones afirmativas, incluyendo las de discriminación inversa, están, pues, expresamente autorizadas por la Constitución y, por ende, las autoridades pueden

apelar a la raza, al sexo o a otra categoría sospechosa, no para marginar a ciertas personas o grupos ni para perpetuar desigualdades, sino para aminorar el efecto nocivo de las prácticas sociales que han ubicado a esas mismas personas o grupos en posiciones desfavorables."

Artículo 1°. *Adopción. Adoptar la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital, en el marco del reconocimiento, garantía y restitución de los derechos de las mujeres de la zona rural y urbana de la ciudad.*

Artículo 11. g.5. Uso y disfrute de la ciudad. *Generar las condiciones para que las mujeres vivencien y disfruten el tiempo libre, el ocio, la cultura, la recreación y el deporte, sobre la base del reconocimiento de las diversidades en relación con la generación, cultura, etnia, identidad campesina, condición socioeconómica, territorio, ideología, religión, orientación sexual y construcción de identidades de género, condiciones de discapacidad. Asimismo, reconocer, visibilizar y fomentar el ejercicio del deporte competitivo realizado por mujeres y promover su participación decisoria en todos los niveles del campo deportivo.*

A continuación presentamos el cuadro de ponencias presentadas durante la radicación del presente proyecto de acuerdo:

NÚMERO DE PROYECTO Y AÑO	PONENTE	PONENCIA
163-2015	JAVIER MANUEL PALACIO MEJÍA Y JORGE DURÁN SILVA (COORDINADOR)	POSITIVA CON MODIFICACIONES POSITIVA
247-2015	DIEGO RAMIRO GARCÍA Y GERMÁN AUGUSTO GARCÍA (COORDINADOR)	POSITIVA CON MODIFICACIONES NEGATIVA Aprobado en Comisión de Gobierno, en sesión del día del 02 de septiembre de 2015
247-2015. SEGUNDO DE BATE	DIEGO RAMIRO GARCÍA Y GERMÁN AUGUSTO GARCÍA (COORDINADOR)	POSITIVA NEGATIVA Archivado en sesión plenaria el 02 de diciembre de 2015
532-2016	NO SORTEADO	NO SORTEADO
072-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
263-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
448-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
621-2017	NO SORTEADO	NO SORTEADO
095-2018	NO SORTEADO	NO SORTEADO
220-2018	JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO Y RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO (COORDINADOR)	POSITIVA CON MODIFICACIONES POSITIVA
366-2018	PEDRO JULIAN LÓPEZ SIERRA, Y MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA (COORDINADOR)	POSITIVA CON MODIFICACIONES NEGATIVA
516-2018	NO SORTEADO	NO SORTEADO

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DISTRITAL

Decreto 1421 de 1993

ARTICULO 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*
- 2.

de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

13. *Regular la preservación y defensa del Patrimonio cultural.*

5. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta lo que expresa la Ley 819 de 2003 en su artículo 7º, que establece que “...*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...*”, se considera que la presente iniciativa **NO** tiene implicaciones presupuestales.

6. CONCLUSIÓN

Por lo anterior, dejamos a consideración de los Honorables Concejales el estudio y aprobación de esta propuesta que tiene como fin primordial declarar la “*Carrera de la Mujer*” de interés cultural y deportivo de Bogotá D.C., como símbolo de identidad; así como estimular la práctica deportiva, recreativa, actividad física, y la integración de los capitalinos en el desarrollo de valores como la competencia sana, entre otros.

Cordialmente,

VENUS ALBEIRO SILVA GOMEZ
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 008 DE 2019**PRIMER DEBATE*****“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA DE INTERES CULTURAL Y DEPORTIVO “LA CARRERA DE LA MUJER” EN BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.***

El Concejo de Bogotá en uso de sus atribuciones Constitucionales y legales, especialmente las conferidas por el numeral 1º y 13º del artículo 12 del Decreto – Ley 1421 DE 1993

ACUERDA

ARTICULO 1. Declarar de interés cultural y deportivo la “Carrera de la Mujer” en Bogotá D.C.

ARTICULO 2. El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte IDR, la Secretaría de la Mujer y el IDPAC, o las entidades que haga sus veces, protegerán, promoverán y apoyarán la realización anual de la “Carrera de la Mujer” en el mes de septiembre facilitando la participación de los habitantes de Bogotá D.C.

ARTICULO 3. El Presente Proyecto de Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.