



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

AÑO I N°. 3066 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA OCTUBRE 08 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 372 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZAN RECURSOS PARA LA AMPLIACIÓN Y EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA UNIVERSIDAD DISTRITAL FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS ”.....	6758
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 373 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, Y SE DECLARA EL 17 DE AGOSTO COMO EL DÍA DISTRITAL DE LOS PEATONES”.....	6802

PROYECTO DE ACUERDO N° 372 DE 2020

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZAN RECURSOS PARA LA AMPLIACIÓN Y EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA UNIVERSIDAD DISTRITAL FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa tiene como objeto garantizar la gestión de recursos con el fin de financiar la ejecución de proyectos de infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, de acuerdo con el plan maestro de espacios educativos 2018 -2048, lo cual permitirá superar progresivamente el déficit de instalaciones que hoy presenta, ampliar la cobertura de esta institución de educación superior en Bogotá, y mejorar la oferta académica y de investigación.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Durante la jornada de cabildante estudiantil realizada el 28 de septiembre de 2018, los cabildantes Anye Tejedor, María Paula Díaz, Alejandro Hernández y Laura Iriarte, conscientes de la importancia de la educación pública en la ciudad y preocupados por el déficit de infraestructura de la Universidad Distrital, presentaron como iniciativa la creación de un fondo financiero que permitiera la gestión de recursos para la ejecución de proyectos de infraestructura física de la universidad. Dicha iniciativa no fue incluida dentro del orden del día de la sesión. Sin embargo, en la plenaria se nombró una comisión

accidental con el objetivo de estudiarla y presentarla como un proyecto de acuerdo. Esta comisión fue integrada por los concejales Celio Nieves Herrera, Juan Carlos Flórez Arcila, Manuel José Sarmiento, Jorge Eduardo Torres y Diego Fernando Devia.

La comisión accidental presentó en dos oportunidades la iniciativa así:

Proyecto de Acuerdo No.	Ponentes	Ponencia	Concepto de viabilidad
<p>084 de 2019 <i>“Por medio del cual se garantizan recursos para la ampliación y el mejoramiento de la infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas”</i></p>	<p>H.C. Yefer Yesid vega Bobadilla H.C. Hollman Felipe Morris Rincón</p>	<p>Negativa Positiva</p>	<p>No viable</p>
<p>140 de 2019 <i>“Por medio del cual se garantizan recursos para la ampliación y el mejoramiento de la infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas”</i></p>	<p>H.C. Venus Albeiro Silva Gómez H.C. Emel Rojas Castillo</p>	<p>Positiva Negativa</p>	<p>No viable</p>

El proyecto de Acuerdo 140 de 2019 *“Por medio del cual se garantizan recursos para la ampliación y el mejoramiento de la infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas”* fue agendando para la discusión el día tres (3) de junio de 2019 en la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público, desafortunadamente la Ponencia Negativa con 9 votos en total, tuvo 5 a favor y 4 en contra. Es decir, fue aprobada, por lo que el Proyecto se archivó.

En cuanto al concepto de viabilidad emitido por la anterior Administración Distrital, cabe precisar que, a pesar de varias mesas de trabajo con el fin de buscar fuentes de recursos, no se evidenció voluntad política para garantizar como mínimo la financiación de la infraestructura de la sede de Aduanilla de Paiba Fase II que según la misma universidad se podía priorizar porque contaba con licencia de construcción y los diseños y estudios técnicos de detalle.

El objetivo de ejecución de dicho proyecto¹ era consolidar el nodo central de la universidad y generar impacto en el sector, a través de la oferta de proyectos de postgrado a nivel de especialización, maestría y doctorado, en las diferentes áreas de conocimiento: ingeniería, medio ambiente, ciencias y artes. Así mismo garantizar un espacio para el desarrollo de estudios e investigaciones,

¹ Respuesta a solicitud de información del Proyecto Aduanilla de Paiba Fase II –Universidad Distrital con radicado 2018EE17878.

proponiendo proyectos de innovación. El proyecto se plateaba en dos etapas con un costo total de \$272.591.902.000 y una duración total de las obras de 5 años.

Tabla No. 1 Características, costos y duración por etapas proyecto Aduanilla de Paiba II

Etapa	1	2
Zonas que contempla	Bloque A, Plataformas B y C	Plataformas D y E
Usos	<p>Bloque A. Torre de 17 pisos y 2 sótanos. Laboratorios especializados, aulas de posgrados, espacios de investigación y oficinas administrativas.</p> <p>Plataforma B. Bienestar. 2 sótanos y 3 pisos con terraza transitable</p> <p>Plataforma C. Laboratorios. 2 sótanos y 3 pisos con terraza transitable</p>	<p>Plataforma D. Publicaciones. 2 sótanos y 3 pisos con terraza transitable</p> <p>Plataforma E. Teatro. 2 sótanos y 4 pisos</p>
Obras temporales	Construcción de una pantalla de 80m de largo por 18 m de profundidad y 0.80 m de espesor	Demolición de una pantalla de 80m de largo por 18 m de profundidad y 0.80 m de espesor
Área	44.584,93 m ²	28.433,03 m ²
Valor	\$162.933.588.000	\$109.658.314.000
Duración obras	3 años	2 años
Costo total del proyecto	\$272.591.902.000	
Duración total de las obras	5 años	

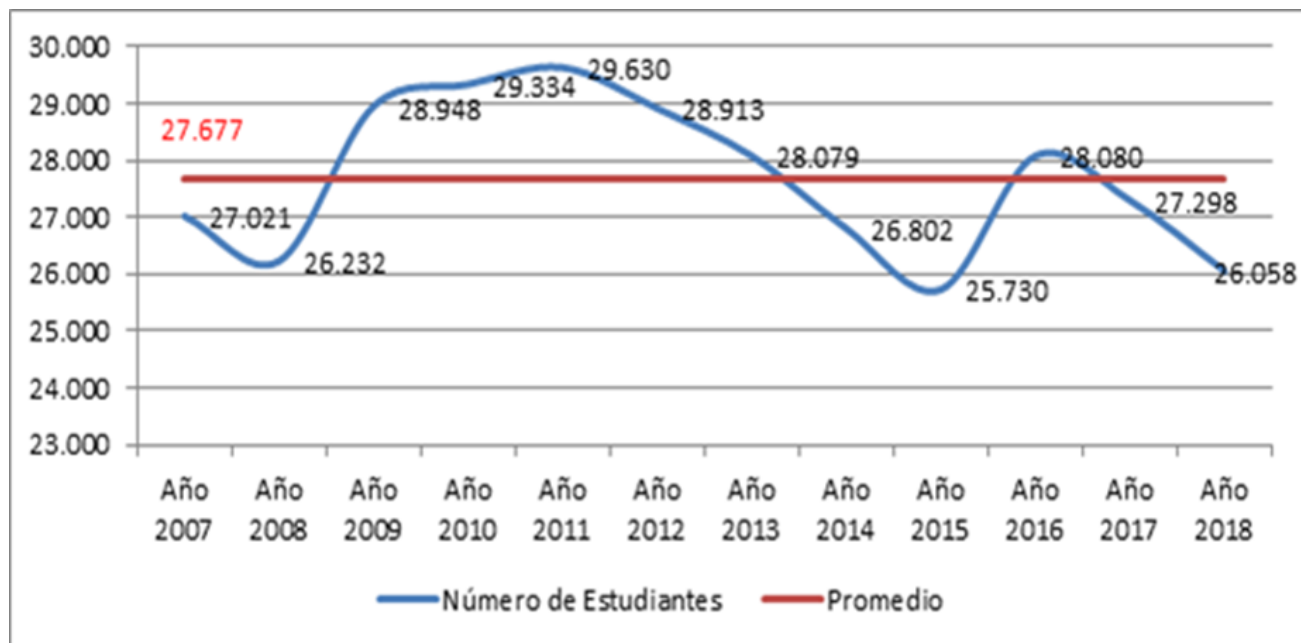
Fuente: Firma consultora. Consorcio Diseñar

3. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La garantía del acceso a la educación superior a los jóvenes de la Capital de la República, en condiciones de calidad, principalmente a los provenientes de los sectores más vulnerables social y económicamente, debe ser considerada por parte del Gobierno distrital una inversión social de prioridad puesto que genera impactos importantes en la movilidad social contribuyendo a al desarrollo socio-económico de la ciudad. Es decir, los esfuerzos en materia de recursos deben tener un incremento contundente en el Nuevo Contrato Social, con el fin de ofrecer infraestructura física de calidad e incrementar la oferta de educación superior pública en el largo plazo.

3.1. Población estudiantil y déficit área por M² 2007-2018

Entre 2007 y 2018 en promedio el número de estudiantes en la universidad Distrital fue de 27.677. En 2012 el número de estudiantes matriculados tuvo su pico más alto con 29.630. Entre 2012 y 2015 hubo una reducción de 3.900 estudiantes, teniendo incremento de 2.350 estudiantes matriculados en el siguiente periodo. Para el 2018 el número total de matriculados fue de 26.058 siendo este el número más bajo de matrículas.

Gráfica No. 1. Evolución población estudiantil 2007-2018

Fuente. Universidad Distrital- Avance PMEE 2009-2018

El déficit de área por m^2 para el año 2018 era de $116.191 m^2$ en condiciones óptimas es decir $8 m^2$ por estudiante y $60.991 m^2$ en condiciones deseables es decir $6m^2$ por estudiante².

Tabla No. 2 Déficit área (m^2 por estudiante) 2018

Año	Déficit respecto a las condiciones óptimas ($8m^2$ / estudiante)	Déficit respecto a las condiciones deseables ($6m^2$ /estudiante)
2018	116.191 m^2	60.991 m^2

Fuente. Universidad Distrital- Avance PMEE 2009-2018

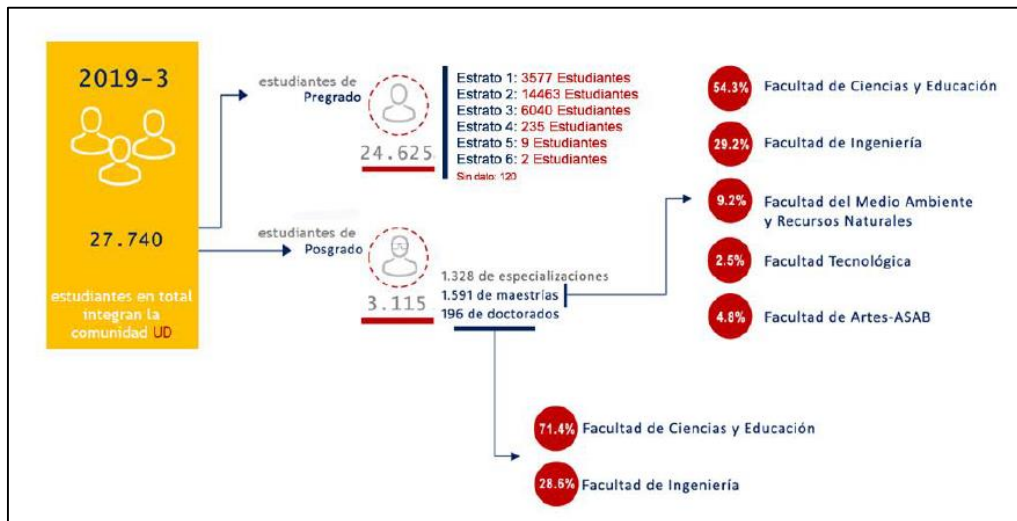
3.2. Caracterización población estudiantil 2019³

La Universidad Distrital contó con 27.740 estudiantes con corte a segundo semestre de 2019, de los cuales 24.625 pertenecían a pregrado y 3.115 a posgrado. Cerca del 97% de la población estudiantil corresponde a los estratos 1,2 y 3. Particularmente en las sedes Tecnológica de Ciudad Bolívar y Porvenir en Bosa, se han establecido sistemas especiales de admisión con el fin de favorecer a los

² Según el informe de avance del Plan Maestro de Espacios Educativos realizado por la Oficina Asesora de Planeación y Control de la Universidad Distrital en septiembre de 2018.

³ Datos tomados del Informe de Gestión 2019- Universidad Distrital Francisco José de Caldas

aspirantes egresados de colegios ubicados en el área de influencia, aproximadamente el 40% de la población estudiantil de las dos sedes son de dicha procedencia. En cuanto a los programas de posgrado, el 51,1% pertenece a maestría, 42,6% especialización y 6,3% programas de doctorado.



Fuente. Informe de Gestión 2019. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Pág. 24.

3.3. Diagnóstico y evaluación Infraestructura Universidad Distrital 2008-2018

De acuerdo con el diagnóstico de la Capacidad Física de la universidad, entre 2008 y 2018, las facultades de Ciencias y Educación, Medio Ambiente y Recursos Naturales e Ingeniería, quedaron rezagadas en cuanto al incremento de área de terreno en M². Es decir, conservaron los mismos m² durante un periodo de 10 años. El área de la universidad sólo creció 13,9 %, pasó de 116.502 m² a 132.790 m².

Tabla No. 3 Comparativo área del terreno 2008-2018

Destinación	Área Terreno m2	
	2008	2018
Facultad Artes ASAB	4.536,00	6.897,71
Facultad de Ciencias y Educación	45.823,41	45,823,41
Facultad de Medio Ambiente y Recursos Naturales	49.490,90	49.490,90
Facultad de Ingeniería	3.486,31	3.486,31
Facultad Tecnológica	13.165,83	27.091,81

Fuente. Universidad Distrital- Avance PMEE 2009-2018

Para el caso del incremento del área por tipo de espacio entre 2008 y 2018, los espacios para enseñanza presentaron el más bajo incremento con 22,05%. Sin embargo, el segundo espacio con la mayor área con 31.551,87 m², antecedido de locales técnicos y circulaciones con 33.129,94 m².

Mientras que los espacios de biblioteca - Dado por la ejecución del proyecto Aduanilla de Paiba I- y servicios presentaron incremento de 263,89% y 205,17% respectivamente, seguidos de instalaciones deportivas 95,65%. El incremento del total de las áreas fue de 56% en un periodo de 10 años.

Tabla No. 4 Incremento porcentual del área por tipo de espacio

TIPO DE ESPACIO	2008 (m2)	2018 (m2)	Incremento (%)
Para Enseñanza	25.851,67	31.551,87	22,05%
Para Docentes	1.259,83	1.707,71	35,55%
Espacios Administrativos	4.951,23	6.667,17	34,66%
Biblioteca	1.723,48	6.271,62	263,89%
Cafetería	1.641,06	2.439,94	48,68%
Bienestar Estudiantil	1.185,16	1.501,88	26,72%
Instalaciones Deportivas	1.913,51	3.743,80	95,65%
Locales Técnicos y circulaciones	21.270,68	33.129,94	55,75%
De servicios	4.362,97	13.314,57	205,17%

Fuente. Universidad Distrital- Avance PMEE 2009-2018

En cuanto a los resultados de la evaluación al Plan Estratégico de Desarrollo –RED- 2008-2018 emitidos por el Comité de Evaluación, en cuanto a las metas trazadas se mostró lo siguiente:

Política	Estrategia	Meta	Observación
1	3	<i>Incrementar en un 50% los medios de comunicación en medios impresos</i>	La Universidad no cuenta con un espacio propio dedicado a la impresión de medios, actualmente el espacio dispuesto está en calidad de arriendo.
	4	<i>Lograr la aplicación del PIGA con resultados coherentes con las necesidades de la gestión ambiental interna y externa</i>	Se debe consolidar una Planta Física sostenible ambientalmente por lo que se debe continuar fortalecimiento el SGA desde sus procedimiento y requisitos ambientales, con el firme propósito de obtener la certificación.
2	3	<i>Aumentar en un 5% la cobertura del plan alimentario para la comunidad estudiantil.</i>	Actualmente se cuenta con un área de 3.440 m2 de cafetería para atender una población beneficiada de 2.661 por semestre de los 24.220 estudiantes de pregrado. En caso de ampliar la cobertura del plan alimentario se deberá incrementar el área destinada.
4	2	<i>Contar con un sistema de conservación de archivo y memoria histórica.</i>	No se cuenta con un espacio físico propio destinado para el Archivo General de la Universidad.

Fuente. Universidad Distrital- Avance PMEE 2009-2018

De acuerdo con los resultados, en general se observa un importante rezago en cuanto a:

- ❖ Espacios dedicados a impresión de medios
- ❖ Una Planta Física sostenible ambientalmente
- ❖ Espacios dedicados a servicio de cafetería (Atención Plan Alimentario)
- ❖ Archivo general
- ❖ Infraestructura con condiciones de accesibilidad
- ❖ Escenario para la realización de actividades artísticas –Facultad de Artes –
- ❖ Espacios deportivos
- ❖ Fortalecimiento tecnológico y de infraestructura en 121 laboratorios de la universidad.

Política	Estrategia	Meta	Observación
5	1	<i>Adecuar todas las instalaciones para personas discapacitadas</i>	La Universidad <u>no cuenta con condiciones integrales que garanticen la accesibilidad</u> para población en situación de discapacidad o capacidad reducida en las sedes.
		<i>Realizar el reforzamiento estructural, actualizar y adecuar la planta física de acuerdo con la normatividad vigente para las diferentes sedes.</i>	A excepción de: Macarena A, Aduanilla de Paiba y Bosa, <u>las demás sedes incumplen total o parcialmente la NSR 10.</u>
		<i>Diseñar, construir y dotar aulas, auditorios, talleres, salas especializadas, de conciertos y presentaciones escénicas.</i>	Actualmente la Universidad <u>no posee un escenario para la realización de algunas de las actividades artísticas propias de la Facultad de Artes</u> , generando costos asociados por arriendo aproximados a 765 millones de pesos al año.
		<i>Construir y dotar laboratorios de enseñanza y laboratorios especializados.</i>	Aunque la Universidad recientemente construyó y dotó con alta tecnología 13 laboratorios en la Sede de Bosa, es necesario continuar el fortalecimiento tecnológico y de infraestructura de los 121 restantes distribuidos en las demás sedes.
		<i>Implementar espacios culturales y deportivos.</i>	La Universidad carece de espacios polideportivos en los que la Comunidad Universitaria pueda practicar las diferentes disciplinas deportivas. Por tal motivo debe apoyarse de la Caja de Compensación – COMPENSAR y otras organizaciones para tal fin.

Evidenciados los anteriores análisis, se resume que el **Déficit en infraestructura** se ve reflejado en las siguientes problemáticas:

- La nueva infraestructura de la Sede B de la Macarena sigue congelada, debido a problemas de contratación.
- La institución se ha visto obligada a acudir a arrendamiento de espacios para garantizar varias de sus actividades misionales, generando así un gasto adicional.

- Hay un notorio déficit de instalaciones deportivas, áreas de esparcimiento y espacios lúdicos en algunas sedes.
- No hay accesibilidad física universal.
- Déficit de estacionamientos de bicicletas.
- Carencia de espacios de almacenamiento de residuos y separación de redes hidrosanitarias para el control de vertimientos.
- Déficit de espacios para el archivo central, cuya locación actual – en arrendamiento – debe ser trasladada debido a la terminación del contrato actual.
- Insuficiencia espacios consulta libre bibliotecas.
- Insuficiencia espacios de trabajo independiente.
- Déficit financiamiento y falta de diversificación de las fuentes de inversión.
- Incumplimiento de normatividad (sismoresistencia, emergencias, ambiental, eléctrica, etc.).
- Vulnerabilidad por fenómenos naturales.
- Afectaciones sótanos Facultad de artes.

Adicional a este diagnóstico de la institución, se han contemplado otras evaluaciones para complementar la visión general de lo que ocurre:

- La autoevaluación institucional del año 2014 indicó que las mayores necesidades se haya en la generación de espacios deportivos y el fortalecimiento de los espacios de talleres en los laboratorios.
- La evaluación externa del consejo nacional de acreditación señaló las limitaciones de espacio en la facultad de artes, el acceso a laboratorios y la educación virtual.
- La mesa de contingencia del año 2017 indicó la insuficiencia de laboratorios, el hacinamiento en las aulas, la carencia de espacios complementarios (plazoletas, áreas recreativas y deportivas), la carencia de espacios de encuentro, deterioro físico, claridad jurídica de 2 sedes (Vivero y Tecnológica), la insuficiencia espacios de bibliotecas, el incumplimiento de normas accesibilidad, el deterioro de la infraestructura de conectividad, la necesidad de reorganización de espacios académicos y administrativos, y la carencia de biciparqueaderos.
- La contraloría reseñó, en el año 2018, la situación actual de los laboratorios, los auditorios y los impactos urbanísticos en la sede el Porvenir.

3.4. Plan Estratégico de Desarrollo 2018-2030

El Plan estratégico de la Universidad Distrital cuenta con cinco (5) lineamientos estratégicos de los cuales para el tema analizado se tendrá en cuenta el Lineamiento Estratégico 4 que consiste en: **Garantizar, gestionar y proveer las condiciones institucionales para el cumplimiento de las funciones universitarias y el bienestar de su comunidad.**

Dicho lineamiento tiene como objetivo: **Diseñar y establecer las condiciones culturales, administrativas, técnicas, financieras y legales para el buen funcionamiento y gestión de los procesos institucionales**

La Meta a 2030 es tener 183.609 m² construidos

BASE	METAS A 2030	META	ESTRATEGIAS
<p>Total de metros cuadrados construidos= 104.609 m²</p>	<p>Ampliar y modernizar física, tecnológica y ambientalmente sostenible la infraestructura de acuerdo con la proyección de la cobertura y las políticas de inclusión</p>	<p>Total de metros cuadrados construidos= 183.609 m²</p>	<p>Elaborar y ejecutar el Plan Maestro de Espacios Educativos.</p> <p>Desarrollo y actualización sostenible de la infraestructura universitaria de manera articulada entre las sedes de la universidad; además con una relación amable y respetuosa con el medio ambiente.</p> <p>Promoción de la cultura de respeto por el ambiente y la sostenibilidad ambiental.</p> <p>Desarrollo y consolidación de un campus digital que conecte a las distintas dependencias académicas y administrativas y que supere las distancias territoriales entre las distintas sedes de la Universidad.</p> <p>Fortalecimiento de un sistema integral de información institucional que garantice su disponibilidad y la memoria institucional.</p> <p>Favorecer los indicadores de área por estudiante para el desarrollo de la actividad curricular.</p>

Fuente. Plan Estratégico de Desarrollo 2018-2030

3.5. Plan Maestro de Espacios Educativos 2018-2048

La oficina Asesora de Planeación y Control de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, elaboró como Documento de Discusión el Plan Maestro de Espacios Educativos 2018-2048 resaltando tres situaciones que enfrenta el proceso de planeación para superar el problema de infraestructura física de la universidad. Primero, las situaciones financieras de la universidad, la relación de la misma con la ciudad y las dinámicas de contratación. Este Plan Maestro se encuentra concebido como la redefinición de los espacios universitarios que reproducen las relaciones en la producción e intercambio de conocimientos y las relaciones de la universidad con la ciudad. Se plantean entonces, seis (6) Lineamientos Estratégicos para la consolidación del Plan Maestro de Espacios Educativos.

Lineamiento 1. Crear espacios abiertos a la comunidad que permitan ampliar el conocimiento público y superar la desigualdad y segregación de la ciudad.

Metas proyectadas: Ampliar la infraestructura física universitaria en 120.000 m² en periodo de 30 años. Interconectar las sedes de la universidad de manera física y virtual. Aumentar la infraestructura de Tecnologías de la Información (TI).

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
1. Ampliar la infraestructura física universitaria en 120.000 m2	104.609 m2	145.609m2	224.009m2	Dependiendo las necesidades de oferta educativa, esta meta puede ser ampliada o mantenida	Las condiciones de infraestructura como se puede ver en los documentos de diagnóstico son insuficientes, la Universidad enfrenta una demanda constante por educación superior y las condiciones para atender dicha demanda no crecen en la misma medida. El objetivo de esta meta es que la planta física de la Universidad llegue a unos estándares de ocupación indicados por cada área del conocimiento y cumplan estos espacios con los estándares mínimos para mejorar el proceso de las funciones universitarias.	2-3-4-5-6-7-8
2. Interconectar las sedes de la Universidad de manera física y virtual	Conexiones Físicas entre los nodos: 0 Conexiones Virtuales: Existe conexión virtual a través de todas las sedes Ancho de banda actual 2000 mbps	Conexiones Físicas: Una por cada sede hacia el nodo central y viceversa Aumento del ancho de banda según la tecnología disponible	Conexiones Físicas: Interconexión total a través de todas las áreas funcionales, desde y hacia el nodo central y desde y hacia el nodo regional. Aumento del ancho de banda según la tecnología disponible	Mantener y consolidar la interconexión.	Las sedes de la Universidad Distrital han de consolidarse en nodos de desarrollo, tomando la idea del PMDF esto se hace a través de áreas funcionales: Área funcional norte (No existen sedes allí) , Área funcional sur-occidente (Tecnológica-Bosa El Porvenir), Nodo regional (Paiba),Nodo central (Calle 40, Vivero, Macarena) El objetivo es generar interconexión física y virtual permanente entre las sedes de la Universidad para que toda la comunidad universitaria pueda disfrutar del sistema de sedes.	
3. Aumentar la infraestructura de Tecnologías de la información (TI) para permitir el acceso a estudiantes a programas virtuales	102 estudiantes en metodología virtual	6.000 estudiantes en metodología virtual	10.000 Estudiantes en metodología virtual	Dependiendo las necesidades de oferta educativa, esta meta puede ser ampliada o mantenida	Los espacios virtuales son elementos que permiten el acceso al conocimiento público teniendo en cuenta las relaciones actuales de enseñanza-aprendizaje y los adelantos en tecnología que permiten el acceso de personas de cualquier parte del mundo a una serie de contenidos impartidos en cualquier lugar.	1

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Lineamiento 2. Adoptar la gestión territorial y ambiental como principio rector de la planeación de los espacios universitarios

Metas proyectadas: generación de políticas que permitan a la universidad el acceso a contribuciones derivadas de la gestión urbana, ya sea en terrenos o en dinero. Acuerdos con el Sistema de Transporte Público de la ciudad para generar accesibilidad a las sedes de la universidad. Espacios de bici parqueaderos para el uso de la comunidad universitaria.

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
4. Generación de políticas que permita a la Universidad el acceso a contribuciones derivadas de la gestión urbana, ya sea en terrenos o en dinero. En lo referido al decreto 562 de 2014, Artículo 29. (Cargas y beneficios)	0 m2/ \$0	Ver metas 20,21 y 22			La Universidad tiene una relación con la ciudad más allá del acceso al conocimiento público, también genera consecuencias en el crecimiento y el desarrollo urbano, las políticas de gestión de suelo, deberían ayudar a esta a financiar su crecimiento, haciendo parte y decidiendo sobre la gestión del suelo urbano en la ciudad.	
5. Acuerdos con el Sistema de Transporte público de la Ciudad para generar accesibilidad a las sedes de la Universidad.	0	Generar un acuerdo con el sistema de transporte de la ciudad para fortalecer la interconexión de los nodos y los flujos de transporte	Complementario con rutas propias para conectar los nodos del sistema universitario.		La generación de alternativas de transporte genera menos presión sobre la infraestructura de la ciudad y el ambiente. El objetivo de esta meta es aumentar el uso de transportes colectivos y sostenibles.	
6. Espacios de biciparqueaderos para el uso de la comunidad universitaria.	323 espacios en todas las sedes. 1,3% de la población cubierta.	Los necesarios para cubrir el 10% de la comunidad universitaria. Hoy serían 2300 espacios de parqueadero.				16

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Lineamiento 3. Implementar acciones y gestionar recursos para la conservación del patrimonio

Metas proyectadas: programas encaminados a la conservación y fomento. Gestión de recursos.

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
7. Generación de programas encaminados a la conservación y fomento del patrimonio material e inmaterial de la Universidad Distrital	0	1	1			
8. Gestión de recursos para el desarrollo de programas de conservación y fomento del patrimonio		Gestionar recursos para el mantenimiento del Palacio de la Merced	Gestionar recursos para el mantenimiento de la Aduanilla de Paiba y convertirla en la guarda de la memoria institucional.			

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Lineamiento 4. Construir, reorganizar y adecuar espacios educativos flexibles, múltiples, accesibles e incluyentes que promuevan el pluralismo y el dialogo de saberes para el desarrollo de las funciones universitarias y el bienestar de la comunidad.

Metas proyectadas: Actualización del Sistema de Bibliotecas. Creación de un sistema de Laboratorios. En 2038, 27.404,4 m² de laboratorios con mobiliario idóneo y que cumpla con normas de seguridad. Construcción Sede de Artes 28.000 m²

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
9. Fortalecimiento y creación del sistema CRAI Bibliotecas configuradas para servicios de CRAI	1	Todo el sistema de bibliotecas debería estar actualizado a CRAI para el fin del primer periodo del Plan	Actualización según los requerimientos o avances	Actualización según los requerimientos o avances	El CRAI es un sistema de fomento a la investigación y al aprendizaje que involucra nuevas formas de enseñanza-aprendizaje, consolidarlo es una manera de aprender mejor, y para ello el espacio debe reformarse de manera radical.	8-9-10-11-12-13-14
10. Creación de un sistema de administración de laboratorios.	0	Consolidación y generación de políticas de uso del sistema de laboratorios.			Debe existir un sistema de laboratorios centralizado que tome decisiones sobre su crecimiento, el usuario debe ser apenas un beneficiario de este. El objetivo acá es desarrollar los espacios de laboratorios y centralizarlos, a través de la construcción de los edificios de la nueva sede el ensueño (nodo sur), Edificio laboratorios Calle 40 (Nodo central), Edificio de laboratorios Macarena B (Nodo central) y lo dispuesto en Paiba II para tal fin (nodo regional).	6
11. m2 de laboratorios con mobiliario idóneo y que cumpla normas mínimas de seguridad.	1.404,40 m2	14.404,4 m2	27.404,4 m2	Según las necesidades y desarrollo de la matrícula esta meta puede mantenerse o aumentarse.		
12. Número de laboratorios certificados para ofrecer servicios.	0	Certificar al menos el 50% del área de laboratorios para tal fin.	Mantener y renovar certificación	Mantener y renovar certificación	Certificar laboratorios permite gestionar recursos para su mantenimiento y crecimiento.	6

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
13. m2 de talleres de artes que cumplan con los estándares mínimos para la práctica de las diferentes modalidades.	0	Construcción sede de artes ASAB (28.000 m2)			La sede de artes tiene un problema de idoneidad de espacios, es necesario entonces crear una sede nueva que cumpla óptimamente con las necesidades del currículo de esa facultad	7
14. m2 de aulas con mobiliario flexible y con acceso a herramientas TI	2.525,97 m2	Actualizarlo al 100% favoreciendo el acceso a otras metodologías de enseñanza y permitiendo el total acceso y control de las TI a los docentes y estudiantes.			El desarrollo de la flexibilidad favorece la inclusión de multi y transdisciplinariedad en el proceso de enseñanza-aprendizaje.	3
15. Sedes de la Universidad que cumplen con principios de accesibilidad universal	0%	Al menos el 60% de las sedes	100%	100%	La Universidad debe garantizar un acceso completo a cualquier persona que necesite entrar a sus sedes y brindarle las condiciones de acceso universal.	
16. Aumentar la tasa de inserción de las TI en la planta física.	51,10%	80%	100%		El objetivo de aumentar la inserción de las TI en la planta física es aprovechar el uso de estas para mejorar el desarrollo de las funciones universitarias.	15
17. Tener una página de internet accesible.	NO	Accesible tanto para limitación visual y auditiva			La accesibilidad no solo debe ser física, sino también virtual. La Universidad debe mejorar las condiciones de accesibilidad universal.	

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Lineamiento 5. Gestionar las condiciones financieras y de gestión para la consolidación de la planta física.

Metas proyectadas: Consolidación sistema de administración planta física. Creación de un Comité de Gestión de bienes raíces. Gestionar 10.000 m² a través de herramientas de gestión urbana. Aumentar planta física en 13.000 m² a través de alianzas con el sector público y privado. Generación de sistemas de información para toma de decisiones.

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
18. Consolidación de un sistema de administración de la Planta Física.	NO	Se debe consolidar en el corto plazo.			Estas tareas permitirán consolidar nuevas fuentes de financiación para el crecimiento físico de la Universidad, así mismo genera un modelo de gestión más informado para el acceso al suelo urbano para el desarrollo de la Planta física	
19. Creación de un comité de gestión de bienes raíces para la Universidad	NO	Creación y gestión de recursos en el primer periodo	Según las metas de las filas de abajo	Según las metas de las filas de abajo		
20. m ² de terrenos gestionados a través de herramientas del comité de gestión urbana.	0 m ²	3.000 m ²	6.000 m ²	10.000 m ²	El objetivo de estas metas es reestructurar las relaciones de la universidad con la ciudad, siendo participe y gestora de políticas de gestión del suelo y así mismo adelantar estrategias de beneficio mutuo con entidades de diversos sectores para fortalecer la planta física de la institución.	
21. Aumentar la planta física a través de alianzas con el sector público y privado.	0 m ²	3.000 m ²	8.000 m ²	13.000 m ²		
22. Generación de sistemas de información que permitan tomar decisiones sobre la planta física en tiempo real.	0	Sistema operativo y funcional antes de terminar este primer periodo			Un sistema de información sobre la Planta Física permanentemente alimentado y operando en tiempo real, optimiza la tarea de tomar decisiones sobre la planta física.	

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Lineamiento 6. Implementar acciones y gestionar recursos para la conservación del patrimonio

Meta proyectada: Cumplir con las normativas de Gobierno en Línea

Meta	Línea base	Meta en el Periodo 2018-2028	Meta en el Periodo 2029-2038	Meta en el Periodo 2038-2048	Objetivo	Número de indicador
23 Cumplir con las normativas de Gobierno en Línea.	No existe cumplimiento de lo dispuesto	Cumplir plenamente con las disposiciones de Gobierno en Línea	Mantener ese reconocimiento	Mantener ese reconocimiento	Dichas disposiciones tienen como objetivo la prestación de mejores servicios a la ciudadanía, mejorará y apoyará la gestión de las funciones universitarias, y comunicará oportunamente la gestión de la institución a la ciudadanía.	

Fuente. Plan Maestro de Espacios educativos 2018-2048. Documento de Discusión

Después de lo anteriormente expuesto, es importante reconocer la ardua tarea que ha desarrollado la universidad con la participación de la comunidad universitaria, evidenciando un proceso de planeación significativo que permite identificar las necesidades más apremiantes en materia de infraestructura con el fin de ofrecer una educación pública de calidad.

Luego de los reiterados argumentos sobre el estado actual de la infraestructura física existente, las necesidades que se tienen sobre el incremento de área en m² por estudiante y teniendo en cuenta los escasos recursos y el gran impacto que esta inversión social generaría para la ciudad, la administración distrital deberá asumir el reto de gestionar por distintas fuentes, los recursos necesarios para garantizar la financiación de esta necesidad tan apremiante que tiene la educación superior en Bogotá.

3.6. Ingresos y Gastos vigencia 2019

La Universidad Distrital Francisco José de caldas, para la vigencia 2019, inicio su gestión con un presupuesto de \$332.640.490.000, de acuerdo con lo aprobado por el Consejo Superior Universitario mediante Resolución No. 38 de 2018. La distribución por grandes rubros muestra que el 70% del total de Ingresos son para financiar los Gastos de Funcionamiento que tuvieron un monto asignado de \$ 234.501.990.000, mientras que la Inversión fue de 40.216.326.000 que significa apenas 17% del total de los ingresos para el periodo.

Tabla No. 5 Distribución presupuestal por grandes rubros 2019

CÓDIGO	CONCEPTO	PRESUPUESTO INICIAL
2	INGRESOS	332.640.409.000
2.1	INGRESOS CORRIENTES (No Tributarios)	29.874.715.000
2.2	TRANSFERENCIAS (Nación)	24.390.829.000
2.4	RECURSOS DE CAPITAL	5.855.821.000
2.5	TRANSFERENCIAS ADMINISTRACIÓN CENTRAL (Distrito)	272.519.044.000
3	GASTOS E INVERSIÓN	332.640.409.000
3-01	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	234.501.990.000
3-01-004	DISMINUCIÓN DE PASIVOS	57.922.093.000
3-03	INVERSIÓN	40.216.326.000

Fuente. Informe de Gestión 2019- Universidad Distrital

Durante la vigencia, se efectuaron modificaciones presupuestales por un monto total de \$ 54.297.1118.155 con lo cual el presupuesto vigente ascendió a \$ 386.937.527.155, discriminado así:

Tabla No. 6 Modificaciones presupuestales 2019

CONCEPTO	PRESUPUESTO INICIAL 2019	MODIFICACIONES	PRESUPUESTO DEFINITIVO 2019
TOTAL PRESUPUESTO	332.640.409.000	54.297.118.155	386.937.527.155
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	292.424.083.000	36.558.975.866	328.983.058.866
GASTOS DE INVERSIÓN	40.216.326.000	17.738.142.289	57.954.468.289

Fuente. Informe de Gestión 2019- Universidad Distrital

De acuerdo con esta distribución, el 67% de los recursos modificados fueron apropiados para financiar gastos de funcionamiento.

En cuanto a la ejecución de Gastos e Inversiones, en términos generales, a 31 de diciembre de 2019, registra un nivel de ejecución total de 84,71%. Sin embargo, los gastos de inversión muestran una baja ejecución de 60,47%, tal como se puede observar en la siguiente tabla:

Tabla No. 7 Ejecución de gastos grandes rubros 2019

CÓDIGO	CONCEPTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO	COMPROMISOS ACUMULADO	% EJECUCIÓN
3	GASTOS	386.937.527.155	327.771.370.422	84,71%
3-01	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	328.983.058.866	292.728.411.007	88,98%
3-03	INVERSIÓN	57.954.468.289	35.042.959.415	60,47%

Fuente. Informe de Gestión 2019- Universidad Distrital

3.7. Ingresos y Gastos Vigencia 2020

La Universidad Distrital Francisco José de caldas, para la vigencia 2020, inicio su gestión con un presupuesto de \$346.079.192.000, de acuerdo con lo aprobado por el Consejo Superior Universitario mediante Resolución No. 35 de 2019. La distribución por grandes rubros muestra que el 91% del total de Ingresos son para financiar los Gastos de Funcionamiento que tuvieron un monto asignado de \$ 317.190.347.000, mientras que la Inversión fue de 28.888.845.000 que significa apenas 8% del total de los ingresos para el periodo, porcentaje que tuvo una caída de 9% frente a lo asignado en la vigencia anterior.

Tabla No. 5 Distribución presupuestal por grandes rubros 2020

CÓDIGO	CONCEPTO	PRESUPUESTO INICIAL
2	INGRESOS	346.079.192.000
2.1	INGRESOS CORRIENTES (No Tributarios)	31.685.613.000
2.2	TRANSFERENCIAS (Nación)	36.765.424.000
2.4	RECURSOS DE CAPITAL	11.448.374.000
2.5	TRANSFERENCIAS ADMINISTRACIÓN CENTRAL (Distrito)	244.689.781.000
3	GASTOS E INVERSIÓN	346.079.192.000
3-01	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	317.190.347.000
3-01-004	DISMINUCIÓN DE PASIVOS	53.178.990.000
3-03	INVERSIÓN	28.888.845.000

Fuente. Presupuesto Distrital 2020

3.8. Regalías como una importante fuente de financiación

Si bien es cierto, los recursos provenientes de las regalías para Bogotá han financiado importantes proyectos, la orientación de estos recursos, obedece a la voluntad política de los gobernantes de turno quienes priorizan los proyectos que se deben presentar. De acuerdo con esto, una de las fuentes de recursos que puede apalancar la financiación del Plan de Infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, son precisamente los recursos provenientes del Sistema General de Regalías -SGR- teniendo en cuenta que tal como lo ordena el artículo 361 de la Constitución Política de Colombia, los ingresos provenientes del sistema pueden financiar las **inversiones físicas en educación**.

En el año 2011, a través del acto legislativo 05 se constituyó el sistema general de regalías y se modificaron los artículos 360 y 361 de la Constitución, estableciendo que:

“Los Ingresos del Sistema General de Regalías se destinarán al financiamiento de proyectos para el desarrollo social, económico y ambiental de las entidades territoriales, al ahorro para su pasivo pensional; para inversiones físicas en educación, para inversiones en ciencia, tecnología e innovación; para la generación de ahorro público, para la fiscalización de la exploración y explotación de los yacimientos y conocimiento y cartografía geológica del subsuelo; y para aumentar la competitividad general de la economía buscando mejorar condiciones sociales de la población”⁴

A partir de esto el artículo 20 de la ley 1530 de 2012 ordena que los recursos provenientes del sistema general de regalías se administren a través de un sistema de manejo de cuentas conformado por: fondos, beneficiarios y conceptos de gasto para los cuales se definen porcentajes de asignación de acuerdo a lo establecido en el artículo 361 de la constitución y la mencionada ley:

1. Fondo de ahorro y estabilización
2. Departamentos, municipios y distritos en cuyo territorio se adelanta explotaciones de recursos naturales no renovables, así como los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos.
3. Ahorro pensional de las entidades territoriales.
4. Fondo de ciencia, Tecnología e Innovación.
5. Fondo de Desarrollo Regional.
6. Fondo de Compensación Regional.
7. Fiscalización de la exploración y explotación de los yacimientos, y el conocimiento y cartografía geológica del subsuelo.
8. Funcionamiento del sistema de Monitoreo, seguimiento, control y Evaluación del Sistema General de Regalías.
9. Funcionamiento del Sistema General de Regalías.

⁴ Acto legislativo 05 de 2011 “Por el cual se constituye el Sistema General de Regalías, se modifican los artículos 360 y 361 de la Constitución y se dictan otras disposiciones sobre el Régimen de Regalías y compensaciones”, Artículo 2.

A partir del año 2011, la distribución se realiza entre todos los departamentos del país, se pasó 9 departamentos receptores o beneficiarios de los recursos de regalías a 32 y de 522 municipios beneficiarios a 1098.⁵

3.8.1. Participación de Bogotá en el sistema general de regalías

De acuerdo con lo establecido en los artículos 19 y 33 de la ley 1530 de 2012, para efectos de la distribución de recursos en el fondo de ciencia, tecnología e innovación y fondo de desarrollo regional, Bogotá tiene tratamiento de departamento, dada su condición constitucional de distrito capital y su régimen especial.

Bogotá participa en los fondos de ahorro pensional territorial, asignaciones directas, fondo de desarrollo regional, fondo de desarrollo regional-paz, fondo de ciencia, tecnología e innovación y asignaciones de paz.

3.8.2. Sectores priorizados para cada uno de los departamentos

El acuerdo 045 de 2017 señala que será el órgano colegiado de administración y decisión (OCAD), la entidad que define la destinación de cada fondo, quien determine los cinco (5) sectores priorizados para cada uno de los departamentos que conforman la región teniendo en cuenta los planes de desarrollo territoriales. Los departamentos pueden presentar la propuesta de sectores priorizados a consideración de los OCAD a través de las secretarías técnicas.

Bogotá pertenece al OCAD de la región centro oriente, que definió como prioritarios los sectores de: 1. Transporte, 2. ambiente y desarrollo sostenible, 3. vivienda, ciudad y territorio, 4. agricultura y desarrollo rural, 5. comercio, industria y turismo⁶.

3.8.3. Priorización de proyectos para Bogotá

El distrito definió los criterios de priorización de los proyectos de inversión a financiar con recursos sistema general de regalías a través de la resolución 590 de 2016 *“Por la cual se definen los criterios de selección de proyectos de inversión a financiar con recursos del fondo de Desarrollo Regional del Sistema General de Regalías asignados a Bogotá D.C.”* y la resolución 591 de 2016 *“Por el cual se definen los criterios de selección de proyectos de inversión a financiar con recursos del Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación del Sistema General de Regalías asignadas a Bogotá D.C.”*.

Para el caso del fondo de desarrollo regional se definió que los criterios para la priorización de proyectos son: i) concordancia con el plan de desarrollo vigente en Bogotá, ii) concordancia con la

⁵ Tomado de: http://regaliasbogota.sdp.gov.co:8080/regalias/sites/default/files/biblioteca/ReformaSGR_MHCP.pdf

⁶ Acuerdo 54 del 23 de agosto de 2016 “Por medio del cual se adoptan decisiones relacionadas con la aprobación de proyectos, se priorizan sectores de inversión, se aprueban ajuste y solicitudes de recepción de bienes y servicios en vigencia 2017-2018 a proyectos de inversión financiados o cofinanciados con recursos del Sistema General de Regalías – SGR-.

priorización de sectores de inversión ante el Órgano Colegiado de administración y decisión –OCAD-, iii) que el proyecto tenga impacto regional y iv) que cumpla con los criterios del sistema de evaluación por puntajes.

En cuanto al fondo de ciencia, tecnología e Innovación los criterios que se establecieron para la priorización de proyectos se definió: i) Que el proyecto se encuentre enmarcado en alguno de los ejes estratégicos, objetivos, y programas del plan de desarrollo vigente de Bogotá y/o sea programa del mismo. ii) Que sean multisectoriales, iii) Que tengan inversiones previas, iv) que tengan resultados medibles.

Aquí es necesario indicar que para el año 2019, la asignación de recursos se realizará teniendo en cuenta los nuevos lineamientos definidos por la ley 1923 de 2018 y su decreto reglamentario 1467 de 2018.

3.8.4. Recursos asignados y comprometidos para Bogotá entre 2012-2018

A partir del año 2012, Bogotá comenzó a recibir recursos del sistema general de regalías obteniendo entre 2012 - 2018 un monto total de \$972.426.403.139.

Asignaciones presupuestales del sistema general de regalías a Bogotá 2012-2018

Asignaciones presupuestales del SGR a Bogotá D.C. 2012-2018 pesos \$						
	2012	2013-2014	2015-2016	2015-2016	2017-2018	Total
Fondos SGR	Dec 1243 de 2012	ley 1606 de 2012	Ley 1744 de 2014 Recaudo Efectivo	Mayor Recaudo 2012 + Mayor Recaudo 2013-2014	decreto 2190 de 2016	2012-2018
1. FCTel	20.947.698.772	40.440.653.307	27.950.992.921	2.623.336.641	26.918.860.913	118.881.542.554
2. FDR	57.351.499.426	158.592.585.511	126.121.586.022	4.861.841.167	224.207.639.680	571.135.151.806
3. FAE	27.447.100.330	52.918.130.035	52.497.122.254	0	29.479.060.362	162.341.412.981
4. Fonpet	18.054.067.324	31.330.973.121	23.732.448.679	0	46.756.296.170	119.873.785.294
5. Compensación	0	0	9.703.881	0	0	9.703.881
6. Directas	0	0	11.817.855	48.774.350	25.178.244	85.770.449
Total	123.800.365.852	283.282.341.974	230.323.671.612	7.533.952.158	327.387.035.369	972.327.366.965

Fuente: <http://regaliasbogota.sdp.gov.co:8080/regalias/blog/bogot%C3%A1-en-el-sistema-general-de-regal%C3%AD>

En la tabla se observa que, el fondo de desarrollo regional entre 2012 y 2018 ha tenido recursos asignados con un monto total de \$571.135.151.806 teniendo la mayor participación del total de recursos que el asigna a Bogotá. En segundo lugar, se encuentra el fondo de ahorro y estabilización que para el mismo periodo ha recibido \$162.341.412.981, seguido de los recursos asignados para el Fonpet que ha recibido \$119.873.785.294 entre 2012-2018. En cuarto lugar, se encuentra el fondo de ciencia, tecnología e innovación con recursos por un monto de \$118.881.542.554. Las cuentas de compensación y asignaciones directas recibieron \$ 95.474.330.

Balance financiero de los recursos de regalías de Bogotá 2012-2018

Presupuesto 2012-2018	FCTel	FDR
(+) Asignado 2012-2016	91.962.681.641	346.927.512.126
(-) Comprometido	71.684.386.262	261.249.989.895
Disponibilidad Inicial para 2017-2018	20.278.295.379	85.677.522.231
(+) Asignado 2017-2018	26.918.860.913	224.207.639.680
(=) Disponibilidad inicial para 2017-2018	47.197.156.292	309.885.161.911
(-) Comprometido 2017-2018	11.000.000.000	13.347.082.293
(-) Restricción de gasto 20% asignación 2017	5.383.772.183	31.486.732.089
Total Disponible 2017-2018	30.813.384.109	265.051.347.529

Fuente: <http://regaliasbogota.sdp.gov.co:8080/regalias/blog/bogot%C3%A1-en-el-sistema-general-de-regal%C3%AD>

En la anterior tabla se observa que, con corte al primer semestre de 2019, de los recursos asignados al fondo de ciencia, tecnología e innovación, no se habían asignado recursos por un monto de \$30.813.84.109. Para el caso del fondo de desarrollo regional se encuentra un monto total disponible de \$265.051.347.529.

3.8.5. Presupuesto del OCAD Distrital 01 de enero a 30 de noviembre de 2019

Según informe sobre la ejecución realizada por el OCAD Distrital Bogotá correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de 2019 se muestra lo siguiente:

Fuente	Total Asignaciones	Saldos y rendimientos financieros generados en las cuentas maestras de cada ET	Total aprobaciones	Saldos no ejecutados de proyectos	Saldo disponible a la fecha de corte
Asignaciones Directas	23.779.120.147,00	140.048.218,55	0	0	23.919.168.365,55
Total	23.779.120.147,00	140.048.218,55	0	0	23.919.168.365,55

El informe de rendición de cuentas evidencia que, a 30 de noviembre de 2019, el OCAD Distrital tenía un saldo disponible de \$ 23.919.168.365, recursos que no fueron asignados a ninguno de los fondos ni beneficiarios que hacen parte del Sistema de manejo de cuentas.

Según el secretario del OCAD, Andrés Ortiz Gómez (Secretario de Planeación Distrital) para el periodo mencionado, no se aprobaron proyectos de inversión con cargo a los recursos de asignaciones Directas otorgadas a Bogotá provenientes del Sistema General de Regalías.

Adicionalmente, se presentaron ante la Secretaría Técnica del OCAD Distrital Bogotá los siguientes proyectos:

Proyecto	Fase	Valor Total proyecto	Valor SGR
Construcción parque Caracolí	III	\$22.402.498.88,00	\$ 16.263.525.260,00
Estudios y diseños para la creación y construcción del Centro de Investigación en Tecnologías Emergentes de Bogotá	II	\$ 2.614.267.280,00	\$ 2.371.267.280,00
Fortalecimiento del turismo de bicicleta en la región central en: Bogotá y Cundinamarca	III	\$ 4.135.263.108,00	\$ 4.135.263.108,00
Totales		\$ 29.152.029.276,00	\$ 22.770.055.648,00

En cuanto a la totalidad de proyectos aprobados para ser financiados con recursos provenientes del Sistema General de Regalías –SGR- es importante resaltar que dichos proyectos tienen una connotación especial puesto que corresponden a las prioridades de los gobiernos de turno, se encuentra que para el caso del anterior gobierno, son aprobados 18 proyectos a través del Fondo de Integración Regional, que en su mayoría corresponden a proyectos de Movilidad, llama también la atención que muchos de estos correspondían a la financiación de estudios y diseños pero no se materializó el proyecto.

Bogotá ha financiado proyectos con recursos del -SGR- principalmente de dos Fondos Ciencia, Tecnología e innovación y de Desarrollo Regional.

Proyectos financiados con SGR

Fondo Ciencia, Tecnología e Innovación

Descripción	Valor total	Monto financiado con recursos del Fondo	Fecha de Aprobación
Diseño y validación de modelos de analítica predictiva de fenómenos de seguridad y convivencia para la toma de decisiones en Bogotá.	\$ 3.783.075.000	\$ 3.000.000.000	13/02/2019
Implementación de un sistema de gestión de innovación para la industria de la región central Bogotá: innovación más país.	\$ 2.782.572.721	\$ 2.619.947.902	17/05/2019
Estudio de impacto de estrategias de información para modificar conocimientos, actitudes y prácticas en enfermedades crónicas en Bogotá.	\$ 6.167.116.676	\$ 5.320.011.678	12/03/2018
Investigación Orientada a la Implementación de Buenas Prácticas para la Aplicación Clínica de Terapias Celulares. Modelo TPH. Bogotá.	\$ 12.530.211.296	\$ 10.436.695.874	7/11/2017
Desarrollo de un Simulador para Modelar la Ocupación de la Ciudad Región Bogotá D.C.	\$ 10.265.047.397	\$ 7.017.199.093	7/11/2017
Fortalecimiento del Centro Interactivo MALOKA para la apropiación social de la ciencia y la tecnología en Bogotá D.C.	\$ 12.316.560.000	\$ 11.000.000.000	17/04/2017
Estudios técnicos para el establecimiento y organización de un Registro Nal de Donantes de células progenitoras hematopoyéticas en Colombia	\$ 5.594.058.504	\$ 4.170.402.930	29/12/2016

Proyectos financiados con SGR

Fondo Ciencia, Tecnología e Innovación

Descripción	Valor total	Monto financiado con recursos del Fondo	Fecha de Aprobación
Implementación de la plataforma científica y tecnológica para la obtención de fitomedicamentos antitumorales con estándares internacionales	\$ 5.474.141.623	\$ 3.572.917.143	30/05/2014
Desarrollo de competencias tecnológicas en Bogotá, para su transferencia a los sectores de medicamentos, cosméticos y afines	\$ 5.075.000.000	\$ 5.000.000.000	18/10/2013
Investigación nodos de biodiversidad: investigación y apropiación social de la biodiversidad en la región capital Bogotá	\$ 14.650.000.000	\$ 11.150.000.000	19/07/2013
Implementación del Banco Público de células madre de cordón umbilical y de una unidad de terapia celular hemocentro distrital, secretaria de salud	\$ 35.900.000.001	\$ 16.226.791.132	20/12/2012
Implementación de la Beca Rodolfo LLinas para la promoción de la formación avanzada en Bogotá	\$ 15.205.822.992	\$ 15.205.822.992	28/08/2013
Investigación, desarrollo y transferencia tecnológica en el sector agropecuario y agroindustrial con el fin de mejorar las condiciones de productividad y competitividad de la economía rural de Bogotá y Cundinamarca.	\$ 50.514.736.439	\$ 16.000.000.000	20/12/2012

En total se el OCAD Distrital Bogotá ha aprobado 13 Proyectos de Inversión a través del Fondo Ciencia, Tecnología e Innovación. Tal como se puede evidenciar en las anteriores tablas.

Proyectos financiados con SGR

Fondo de Desarrollo Regional

Descripción	Valor total	Monto financiado con recursos del Fondo	Fecha de Aprobación
Conservación, restauración y uso sostenible de servicios ecosistémicos entre los páramos de Guerrero, Chingaza, Sumapaz, los cerros Orientales de Bogotá y su área de influencia	\$ 63.085.166.042	\$ 57.912.585.511	28/12/2012
Sistema de análisis y administración de información socioeconómica y espacial de Bogotá y la región	\$ 27.035.286.876	\$ 23.412.797.100	28/12/2012
Construcción y dotación del centro de recepción de fauna y flora silvestre, Bogotá D.C.	\$ 36.707.118.309	\$ 26.226.799.728	28/12/2015
Implementación de acciones de conservación y restauración de los complejos de páramo, bosque alto andino y servicios ecosistémicos de la Región Central	\$ 32.499.987.282	\$ 25.999.987.282	12/12/2016
Estudios y diseños de la Circunvalar de oriente desde Salida al Llano hasta Av. Villavicencio, Bogotá D.C.	\$ 9.117.618.481	\$ 9.117.618.481	30/12/2016
Estudios y diseños de la Troncal Centenario desde el límite occidente del Distrito hasta la troncal Americas con Carrera 50, Bogotá D.C.	\$ 11.948.895.905	\$ 11.948.895.905	30/12/2016

Proyectos financiados con SGR

Fondo de Desarrollo Regional

Descripción	Valor total	Monto financiado con recursos del Fondo	Fecha de Aprobación
Estudios y diseños para la Autonorte desde Heroes hasta la calle 193, Bogotá D.C.	\$ 9.966.629.363	\$ 9.966.629.363	30/12/2016
Estudios y diseños de la AV. San Jose (calle 170) desde la Av. Alberto Lleras Camargo (carrera 7) hasta la Carrera 92, a lo largo del corredor de la vía Suba - Cota hasta el límite con el Distrito -Río Bogotá, Bogotá D.C.	\$ 14.039.572.323	\$ 14.039.572.323	30/12/2016
Estudios y diseños de la Conexión Regional Canal Salitre y Río Negro desde el Río Bogotá hasta la NQS y la Carrera 7, Bogotá D.C.	\$ 16.247.415.542	\$ 16.247.415.542	30/12/2016
Estudios y Diseños para la implementación de la estrategia de intervención integral y multisectorial para el Río Tunjuelo y su ámbito de influencia, Bogotá D.C.	\$ 2.582.760.000	\$ 2.582.760.000	11/07/2017
Estudios y Diseños para la estrategia de intervención integral del área de influencia del Aeropuerto Eldorado, Bogotá, D.C.	\$ 3.975.510.000	\$ 3.975.510.000	30/08/2017
Implementación del sistema de información para la planeación y el seguimiento del desarrollo rural de Bogotá D.C.	\$ 7.784.740.000	\$ 7.784.740.000	11/07/2017
Estudios y diseños para el desarrollo del parque Lineal - tramo Calle 80 de Ciudad Río y obras complementarias, Bogotá.	\$ 7.636.885.477	\$ 7.636.885.477	13/11/2018

Proyectos financiados con SGR

Fondo de Desarrollo Regional

Descripción	Valor total	Monto financiado con recursos del Fondo	Fecha de Aprobación
Consolidación y Normalización de la información territorial, Bogotá Cundinamarca.	\$ 4.999.999.099	\$ 4.999.999.099	13/11/2018
Estudios y diseños para Parqueaderos y Centro de Bienvenida Monserrate, Bogotá.	\$ 3.840.890.158	\$ 3.840.890.158	13/11/2018
Construcción del proyecto ecoturístico Fasynga - Guatavita - SIÉ, en los municipios de Bogotá, Guatavita, y Sesquilé	\$ 79.977.732.820	\$ 79.977.732.820	21/12/2018
Estudios y diseños para la implementación del corredor ambiental para el Río Teusacá y su área de entorno, Bogotá, La Calera.	\$ 5.080.890.158	\$ 5.080.890.158	21/12/2018
Estudios y diseños para la conexión de la Alameda El Porvenir con Av. Terreros - bicipuente sobre la Quebrada Tibanica, Bogotá, Soacha	\$ 1.904.290.794	\$ 1.809.318.670	6/09/2019
Fortalecimiento capacidades productivas mediante ejercicios de transformación digital de MiPyMes en Bogotá	\$ 3.850.777.595	\$ 3.585.277.595	10/10/2019
Fortalecimiento del producto turístico Ruta Leyenda de El Dorado que integra atractivos turísticos de Bogotá, Boyacá, Cundinamarca	\$ 3.666.888.052	\$ 3.666.888.052	10/10/2019
Mejoramiento de vías terciarias en Bogotá	\$ 76.864.101.256	\$ 70.677.069.475	31/12/2019

Para el caso del Fondo de Desarrollo Regional se han aprobado 21 proyectos de Inversión, de los cuales el 85% fueron gestionados entre 2016 y 2019.

3.8.6. Casos exitosos de financiación de infraestructura educativa con estampillas y regalías

Anteriormente se pudo observar que la ciudad tiene participación en dos fondos del sistema general de regalías. El fondo de ciencia, tecnología e innovación, Bogotá ha recibido \$89.458 millones (el 3,2% de los recursos del fondo) para financiar 11 proyectos que se pueden ver a continuación:

ACUERDO APROBACIÓN	FECHA ACUERDO	NOMBRE PROGRAMA/PROYECTO	EJECUTOR	TOTAL APROBADO	COFINANCIACIÓN	TOTAL
				FCTeI		
001 de 2012	20-dic.-12	IMPLEMENTACIÓN DEL BANCO PÚBLICO DE CÉLULAS MADRE DE CORDÓN UMBILICAL Y DE UNA UNIDAD DE TERAPIA CELULAR HEMOCENTRO DISTRITAL, SECRETARIA DE SALUD, BOGOTÁ	FONDO FINANCIERO DISTRITAL DE SALUD	16.226	19.273	35.500
005 de 2013	19-jul.-13	INVESTIGACIÓN NODOS DE BIODIVERSIDAD: INVESTIGACIÓN Y APROPIACIÓN SOCIAL DE LA BIODIVERSIDAD EN LA REGIÓN CAPITAL BOGOTÁ	JARDÍN BOTÁNICO JOSÉ CELESTINO MUTIS	11.150	3.500	14.650
008 de 2013	23-ago.-13	IMPLEMENTACIÓN DE LA BECA RODOLFO LLINÁS PARA LA PROMOCIÓN DE LA FORMACIÓN AVANZADA EN BOGOTÁ	BOGOTÁ D.C. (SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO)	15.205	0	15.205
011 de 2013	18-oct.-13	DESARROLLO DE COMPETENCIAS TECNOLÓGICAS EN BOGOTÁ, PARA SU TRANSFERENCIA A LOS SECTORES DE MEDICAMENTOS, COSMÉTICOS Y AFINES BOGOTÁ	BOGOTÁ D.C.	5.000	75	5.075
015 de 2014	20-feb.-14	DESARROLLO DE UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA CONVENIENCIA DE LOCALIZACIÓN DE MACRO PROYECTOS URBANOS, BOGOTÁ Y SU REGIÓN	BOGOTÁ D.C. (SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN)	358	346	705
025 de 2014	30-may.-14	IMPLEMENTACIÓN DE LA PLATAFORMA CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA PARA LA OBTENCIÓN DE FITOMEDICAMENTOS ANTITUMORALES CON ESTÁNDARES INTERNACIONALES. MODELO DE CASO CAESALPINIA SPINOSA	FONDO FINANCIERO DISTRITAL DE SALUD	3.572	1.721	5.293

ACUERDO APROBACIÓN	FECHA ACUERDO	NOMBRE PROGRAMA/PROYECTO	EJECUTOR	TOTAL APROBADO	COFINANCIACIÓN	TOTAL
				FCTel		
053 de 2017	19-ene.-17	ESTUDIOS TÉCNICOS PARA EL ESTABLECIMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL DE DONANTES DE CÉLULAS PROGENITORAS HEMATOPOYÉTICAS EN COLOMBIA	FONDO FINANCIERO DISTRITAL DE SALUD	4.170	1.423	5.594
056 de 2017	17-abr.-17	FORTALECIMIENTO DEL CENTRO INTERACTIVO MALOKA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DE LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA EN BOGOTÁ D.C.	BOGOTÁ D.C. (SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO)	11.000	865	11.865
061 de 2017	7-nov.-17	DESARROLLO DE UN SIMULADOR PARA MODELAR LA OCUPACIÓN DE LA CIUDAD REGIÓN BOGOTÁ D.C.	BOGOTÁ D.C.	7.017	3.247	10.265
061 de 2017	7-nov.-17	INVESTIGACIÓN ORIENTADA A LA IMPLEMENTACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LA APLICACIÓN CLÍNICA DE TERAPIAS CELULARES. MODELO: TPH. BOGOTÁ	FONDO FINANCIERO DISTRITAL DE SALUD	10.436	2.093	12.530
065 de 2018	12-mar.-18	ESTUDIO DE IMPACTO DE ESTRATEGIAS DE INFORMACIÓN PARA MODIFICAR CONOCIMIENTOS, ACTITUDES Y PRÁCTICAS EN ENFERMEDADES CRÓNICAS EN BOGOTÁ	FONDO FINANCIERO DISTRITAL DE SALUD	5.320	847	6.167
TOTAL				89.458	33.393	122.852

Fuente: OCAD FCTel. Cifras en millones de pesos. Tomado de Proyecto de Acuerdo 140 de 2019

Se puede evidenciar que, ninguno de estos proyectos aprobados ha estado enfocado a la construcción de nueva infraestructura educativa. Sin embargo, otras entidades territoriales sí han empleado los recursos de regalías para este fin. En particular, dentro de este fondo hay un programa de centros y parques de innovación que ha financiado proyectos para construir este tipo de obras en diez departamentos. Desde 2012, a dicho programa se han dirigido \$156.277 millones, como se puede ver en la siguiente tabla:

ACUERDO APROBACIÓN	FECHA ACUERDO	NOMBRE PROGRAMA/PROYECTO	EJECUTOR	TOTAL APROBADO	COFINANCIACIÓN	TOTAL
				FCTel		
001 de 2012	20-dic.-12	IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA AL SECTOR PANELERO DEL DEPARTAMENTO DE CALDAS (CENTRO BEKDAU) SUPÍA, CALDAS, OCCIDENTE	UNIVERSIDAD DE CALDAS	3.682	1.108	4.791
001 de 2012	20-dic.-12	IMPLEMENTACIÓN Y CONFORMACIÓN DEL PARQUE TECNOLÓGICO DE INNOVACIÓN PARA LA AGREGACIÓN DE VALOR A LA CAFICULTURA CAUCANA CAUCA, COLOMBIA	DEPARTAMENTO DEL CAUCA	5.150	516	5.666
001 de 2012	20-dic.-12	CONSOLIDACION DE UN CENTRO DE INVESTIGACION, PROMOCION E INNOVACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO DE LA CAFICULTURA CAUCANA	DEPARTAMENTO DEL CAUCA	9.840	394	10.235
001 de 2012	20-dic.-12	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL PARQUE TECNOLÓGICO DEL SINU Y SAN JORGE EN EL DEPARTAMENTO DE CORDOBA	DEPARTAMENTO DE CORDOBA	2.628	119	2.748
001 de 2012	20-dic.-12	FORTALECIMIENTO CAPACIDADES DE INNOV. SOCIAL POR MEDIO DEL PARQUE CIENTIFICO CUNDINAMARCA Y BOGOTA	DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA	8.250	8.692	16.942
001 de 2012	20-dic.-12	FORTALECIMIENTO DE LOS PROCESOS DE TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA EN EL PARQUE TECNOLÓGICO DE GUATIGUARA	UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER	25.915	17.531	43.446
001 de 2012	20-dic.-12	INSTITUTO INVESTIGACIONES BIOMÉDICAS DEL CARIBE, DEPARTAMENTO DE SUCRE	DEPARTAMENTO DE SUCRE	5.000	2.520	7.520

ACUERDO APROBACIÓN	FECHA ACUERDO	NOMBRE PROGRAMA/PROYECTO	EJECUTOR	TOTAL APROBADO	COFINANCIACIÓN	TOTAL
				FCTel		
005 de 2013	19-jul.-13	DESARROLLO ESTUDIOS Y CAPACIDADES DE GESTIÓN TECNOLÓGICA PARA LA PUESTA EN MARCHA DEL PARQUE TECNOLÓGICO DEL CARIBE TODO EL DEPARTAMENTO, ATLÁNTICO, CARIBE	DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO	3.362	1.318	4.680
005 de 2013	19-jul.-13	CONSOLIDACIÓN DEL CENTRO DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO DE LA MANUFACTURA Y LA METALMECÁNICA - CINDETEMM DOSQUEBRADAS, RISARALDA, OCCIDENTE	DEPARTAMENTO DE RISARALDA	2.200	1.360	3.560
005 de 2013	19-jul.-13	IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO CON ENFOQUE DE GESTIÓN EN KPO PEREIRA, RISARALDA, OCCIDENTE	UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA	10.963	11.533	22.496
025 de 2014	30-may.-14	CONSOLIDACIÓN DE LAS CAPACIDADES DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DEL SECTOR AGROPECUARIO DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	DEPARTAMENTO DEL CESAR	64.541	12.723	77.265
027 de 2014	5-ago.-14	IMPLEMENTACIÓN CENTRO REGIONAL DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN EN BIOINFORMÁTICA Y FOTÓNICA CALI, VALLE DEL CAUCA, OCCIDENTE	UNIVERSIDAD DEL VALLE	10.351	10.007	20.358
051 de 2016	3-oct.-16	DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA DE APROPIACIÓN SOCIAL DE LA CIENCIA Y EL CONOCIMIENTO CIENTÍFICO EN EL CARIBE COLOMBIANO FASE II ATLÁNTICO Y BOLÍVAR	DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO	1.707	512	2.219
053 de 2017	19-ene.-17	FORTALECIMIENTO DE LOS CENTROS DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA DE LA MANZANA DEL SABER PARA PROMOVER LA APROPIACIÓN SOCIAL DE LA CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACIÓN EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA	BIBLIOTECA DEPARTAMENTAL JORGE GARCÉS BORRERO	2.684	174	2.858
TOTAL				156.277	68.512	224.790

Uno de los proyectos que más llama la atención es: el parque tecnológico de Guatiguará, de la Universidad Industrial de Santander (UIS). La construcción de este centro de investigación, ubicado en el municipio de Piedecuesta, se financió inicialmente con una fuente: las regalías del fondo de ciencia, tecnología e investigación, por un valor de \$25.915 millones (aprobados en dos acuerdos, uno en 2012 y otro en 2017); estos recursos estuvieron acompañados de una contrapartida de la universidad de \$17.531 millones.

La segunda fase de este proyecto involucró recursos de otras fuentes: \$25.000 millones de recursos propios de la universidad, y \$29.900 millones que Ecopetrol y la agencia nacional de hidrocarburos invirtieron en el proyecto.

De ese modo, la UIS pudo llevar a cabo una obra de \$98.346 millones en un predio de 10,7 hectáreas, que incluyó las instalaciones del Instituto Colombiano de Petróleos que previamente había construido Ecopetrol, y que fueron complementadas con laboratorios especializados en la investigación sobre hidrocarburos.

Esta alianza con Ecopetrol, en ese sentido, ha resultado fundamental para la sostenibilidad del parque de Guatiguará. Sin embargo, la UIS ha recurrido a otras fuentes para asegurar un flujo de recursos constante para el funcionamiento del parque. En particular, con la renovación de la estampilla pro-UIS que resultó de la ley 1790 de 2016, el 20% del recaudo de dicha estampilla se dirige hoy al parque de Guatiguará:

35%	Se destinará a construcción, ampliación, adecuación, mantenimiento, adquisición o dotación de infraestructura física, tecnológica, informática o de telecomunicaciones.
20%	Para actividades misionales de pregrado o posgrado que han de desarrollarse en la Sede UIS Guatiguará, Piedecuesta.
25%	Para financiar actividades misionales de pregrado o posgrado en las sedes regionales de la Universidad Industrial de Santander.
10%	Para la adquisición de textos o publicaciones periódicas, en formato digital o en papel.
10%	Para financiar programas o proyectos de investigación, dentro de los cuales deberán ser incluidos proyectos de impacto regional.

Fuente: sección de recaudo, Universidad Industrial de Santander.

Otro caso exitoso es el de la expansión de la Universidad de Antioquia hacia el golfo de Urabá. La gobernación de Sergio Fajardo firmó un convenio con la universidad que estuvo vigente entre 2013 y 2015, y que permitió la construcción de tres sedes en Carepa, Turbo y Apartadó.

El convenio, en total, tuvo un valor de \$42.104 millones, de los que la gobernación aportó \$26.700 en recursos ordinarios, se comprometieron \$13.916 millones de regalías del departamento y de un municipio, y la universidad invirtió \$1.450 millones en los estudios y diseños de las sedes.

De esa manera, por concepto de regalías se destinaron \$1.793 millones para la sede de Carepa, \$6.587 millones para la sede de ciencias del mar en Turbo y \$20.457 millones para la de Apartadó. Todos estos recursos fueron de regalías del departamento. Además, el municipio de Apartadó invirtió \$2.000 millones de sus regalías para la sede que allí se construyó. La inversión fue aprobada por el fondo de compensación regional. La dotación de todas las sedes ha estado a cargo de la universidad, que ha comprometido sus recursos de estampilla para este fin.

Después de la exposición realizada sobre, el estado actual de la infraestructura de la Universidad que ha conllevado al déficit de área por estudiante, el notable desequilibrio que existe entre los gastos de funcionamiento y los gastos de inversión, la identificación de una posible fuente de financiación y la experiencia nacional, Bogotá debe garantizar la gestión eficiente de recursos provenientes del Sistema General de Regalías –SGR- para financiar los proyectos de construcción de infraestructura física de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Teniendo en cuenta que hay procedimientos que se deben cumplir para acceder dichos recursos, la Secretaría de Planeación y la Universidad deben trabajar mancomunadamente para realizar formulación de los proyectos, que tengan la mayor prioridad, según el Plan Maestro de Equipamientos Educativos de la Universidad.

Bogotá está en mora de fortalecer la educación superior de calidad a través de la gestión de recursos ciertos que permitan la financiación de este importante proyecto, es la oportunidad de priorizarlo en el marco del Nuevo Contrato Social que garantizará más y mejores oportunidades para los jóvenes de la Capital de la República.

4. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

4.1. Competencia del Concejo

El concejo es competente para tramitar este proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1º del artículo 313 de la constitución política de Colombia:

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

En concordancia normativa con el numeral 1º del artículo 12 del decreto-ley 1421 de 1993, que establece que corresponde a esta corporación:

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

Además, en consonancia con la sentencia c-089 de 2001 y la c-538 de 2002 se:

“(…) autorizó la emisión de una estampilla para la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, fijando al respecto el sujeto activo (Santa Fe de Bogotá, D.C.), facultando al Concejo Distrital para establecer el hecho generador (actividades y operaciones circunscritas al Distrito Capital) y estipulando el tope máximo de la tarifa (2%), siendo del resorte del Concejo Distrital la determinación del sujeto pasivo, las características de la estampilla y la tarifa concreta en el marco del límite señalado. Igualmente dispuso sobre la distribución que se le debe dar al recaudo y sobre el control fiscal”.

Asimismo, señala la sentencia c-538 de 2002 que:

“Tratándose de recursos propios de las entidades territoriales, no hay razón para que el legislador delimite cada uno de los elementos del tributo, pues de esa forma cercenaría la autonomía fiscal de que aquéllas gozan por expreso mandato constitucional. En consecuencia, el cargo según el cual las leyes demandadas son inconstitucionales por no contener todos los elementos constitutivos del tributo, no está llamado a prosperar.”

4.2. Marco Normativo

La constitución política de Colombia en su artículo 67, le da a la educación una doble connotación: en primer lugar, la denomina como derecho fundamental y, en segundo lugar, como un servicio público que el estado está obligado a prestar de manera eficiente y con calidad.

“Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente. El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica. La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos. Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo. La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley”.

Adicionalmente, este proyecto se fundamenta jurídicamente en varias disposiciones de legalidad ordinaria, así como actos administrativos de contenido normativo, entro los cuales se destacan:

4.2.1. Educación superior

Ley 30 (diciembre 28) de 1992, “por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior”. Esta ley regula la educación superior en Colombia, la define como un servicio público que puede ser prestado por el estado o por particulares y se realiza con posterioridad a la educación media. Así mismo, define el carácter y autonomía de las instituciones de educación superior, el objeto de los programas académicos y los procedimientos de fomento, inspección y vigilancia de la enseñanza.

Ley 115 (febrero 8) de 1994, “por la cual se expide la ley general de educación”. Se fundamenta en los principios de la constitución política sobre el derecho que tiene toda persona a la educación. Afirma que la educación es un proceso de formación permanente, personal, cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona. La misma ley organiza la educación formal en niveles de preescolar, básica (primaria y secundaria) y media, no formal e informal, dirigida a niños y jóvenes en edad escolar, a adultos, a campesinos, a grupos étnicos, a personas con limitaciones físicas, sensoriales y psíquicas, con capacidades excepcionales, y a personas que requieran rehabilitación social.

Ley 749 (julio 19) de 2002, “por la cual se organiza el servicio público de la educación superior en las modalidades de formación técnica profesional y tecnológica”. Esta ley introduce el servicio público de la educación superior en las modalidades de formación técnica, profesional y tecnológica, amplía la definición de las instituciones técnicas y tecnológicas, hace énfasis en lo que respecta a los ciclos propedéuticos de formación, establece la posibilidad de transferencia de los estudiantes y de articulación con la media técnica.

Ley 1188 (abril 25) de 2008, “por la cual se regula el registro calificado de programas de educación superior y se dictan otras disposiciones”. Dicha ley estableció de forma obligatoria las condiciones de calidad para obtener el registro calificado de un programa académico, para lo cual las instituciones de educación superior, además de demostrar el cumplimiento de condiciones de calidad de los programas, deben demostrar ciertas condiciones de calidad de carácter institucional.

Decreto 1295 (abril 20) de 2010, “por el cual se reglamenta el registro calificado de que trata la Ley 1188 de 2008 y la oferta y desarrollo de programas académicos de educación superior”. que amplía las condiciones que deben cumplir las instituciones de educación superior para obtener y renovar el registro de sus programas.

Decreto 1075 de 2015, “por el cual se expide el Decreto único reglamentario del sector educación”. Mediante este decreto se orienta, entre otras, a la educación superior en el marco de la autonomía universitaria, garantizando el acceso con equidad a los ciudadanos, fomentando la calidad académica, la operación del sistema de aseguramiento de la calidad, la pertinencia de los programas, la evaluación permanente y sistemática, la eficiencia y la transparencia de la gestión para facilitar la modernización de las instituciones de educación superior e implementar un modelo administrativo por los resultados y la asignación de recursos con racionalidad de los mismos. Este decreto compila otras normas y organismos con el fin de dar mayor eficiencia normativa, como las de la ley 30 de 1992: consejo nacional de acreditación, consejo nacional de educación superior e Icetex.

4.2.2. Universidad Distrital

Según la reseña histórica de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas⁷, "(...) La universidad tuvo vida jurídica en 1970 con el Decreto 1030 de ese año (...) en el año 1979, obedeciendo a dificultades de tipo político y organizacional, la institución fue cerrada por espacio de dos años y reabierta, renovada por completo, mediante el Decreto 80 de 1980 para ocupar un sede recién construida en el barrio la Macarena (...)"

4.2.3. Sistema general de participaciones y regalías

Constitución Política, artículo 356 se crea el Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos y Municipios.

Ley 715 (diciembre 21) de 2001, "por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros". La expedición de esta ley se dio en desarrollo del acto legislativo No. 01 de 2001. La ley 715 reguló los sistemas de transferencias y estableció responsabilidades y competencias para la nación y las entidades territoriales. Las competencias que corresponden a los distritos y municipios fueron, entre otras:

"7.2. Administrar y distribuir entre los establecimientos educativos de su jurisdicción los recursos financieros provenientes del Sistema General de Participaciones, destinados a la prestación de los servicios educativos a cargo del Estado, atendiendo los criterios establecidos en la presente ley y en el reglamento.

"7.5. Podrán participar con recursos propios en la financiación de los servicios educativos a cargo del Estado y en la cofinanciación de programas y proyectos educativos y en las inversiones de infraestructura, calidad y dotación. Los costos amparados con estos recursos no podrán generar gastos permanentes a cargo al Sistema General de Participaciones."

Ley 1942 (diciembre 27) de 2018, "por la cual se decreta el presupuesto del sistema general de regalías para el bienio del 10 de enero de 2019 al 31 de diciembre de 2020". El artículo 46 de esta ley indica que se podrá financiar con recursos de regalías obras de infraestructura física en instituciones públicas de educación superior.

"Artículo 46. Obras de infraestructura física en Instituciones Públicas de Educación Superior. En desarrollo de lo previsto en el inciso primero del artículo 361 de la Constitución Política, se podrán financiar con recursos del Sistema General de Regalías y hasta por un billón de pesos (\$1.000.000.000.000.00), proyectos de inversión que tengan por objeto la realización de obras de infraestructura física en Instituciones Públicas de educación superior. Estos proyectos de

⁷ <http://licbiologia.udistrital.edu.co:8080/resena-historica>

inversión tendrán el máximo puntaje en el Sistema de Evaluación por Puntajes. Para lo anterior, el Departamento Nacional de Planeación realizará las modificaciones a que haya lugar en dicho Sistema, de lo cual informará a la Comisión Rectora del SGR”.

4.2.4. Régimen financiero

Para tratar el tema de la financiación de la Universidad pública en Colombia es necesario remitirse a la Ley 30 de 1992, por medio de la cual se organizó el servicio público de la educación superior en el país. La citada ley en los artículos 84 al 87 hace referencia a los ingresos y al patrimonio de las instituciones estatales u oficiales de Educación Superior.

Sobre el aporte del ente territorial, la norma indica lo siguiente:

“Artículo 85. Los ingresos y el patrimonio de las instituciones estatales u oficiales de Educación Superior, estará constituido por:

a) Las partidas que se le sean asignadas dentro del presupuesto nacional, departamental, distrital o municipal (...).”.

Artículo 86. <Artículo modificado por el artículo 223 de la Ley 1753 de 2015. El nuevo texto es el siguiente:> Los presupuestos de las universidades nacionales, departamentales y municipales estarán constituidos por aportes del presupuesto nacional para funcionamiento e inversión, por los aportes de los entes territoriales, por los recursos y rentas propias de cada institución.

Las universidades estatales u oficiales recibirán anualmente aportes de los presupuestos nacionales y de las entidades territoriales, que signifiquen siempre un incremento en pesos constantes, tomando como base los presupuestos de rentas y gastos, vigentes a partir de 1993”. (Subrayado fuera del texto original)

Teniendo en cuenta que la Ley 1955 de 2019 “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad””, no modificó este artículo, y que el desfinanciamiento de la universidad pública se debe a que el legislador no contempló el crecimiento de las universidades públicas y desconoció que la demanda de la educación aumenta. Se hace necesario hacer más inversión por parte del Distrito con el fin de ampliar la cobertura construyendo más infraestructura física.

4.2.5. Normas a nivel distrital

Decreto 593 (noviembre 2) de 2017, “por el cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría de Educación del Distrito y se dictan otras disposiciones”. A través del artículo 4 de esta norma se modifica el artículo 19 del Decreto Distrital 330 de 2008 estableciendo diversas funciones de la Dirección de Educación Media como por ejemplo elaborar programas y proyectos que

contribuyan a la articulación con la educación superior, educación para el trabajo y desarrollo humano.

Acuerdo 761 (junio 11) de 2020, “por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito capital, 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”.

*“Artículo 14. **Metas Sectoriales en los programas generales.** En el Plan Distrital de Desarrollo “un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”. Los logros de ciudad se materializan en 57 metas generales, conformados por una agrupación de metas que responde a su cumplimiento, como se identifican en el Anexo No. 1 que hace parte del presente Plan.*

Propósito1: Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.

Programa 17: Jóvenes con capacidades: Proyecto de vida para la ciudadanía, la innovación y el trabajo del siglo XXI.

Meta 115: Ofrecer a través de las IES, 20 mil cupos nuevos de educación superior mediante un modelo inclusivo y flexible que brinde alternativas de acceso, permanencia y pertinencia a programas de educación superior o educación postmedia, promoviendo el trabajo colaborativo y la conformación de redes entre las Instituciones de Educación Superior de la ciudad-región.

“Artículo 15. Definición de Programas. Los programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, según el propósito:

Programas 17. Jóvenes con capacidades: Proyecto de vida para la ciudadanía, la innovación y el trabajo del siglo XXI. Reducir el número de jóvenes que ni estudian ni trabajan, impactando especialmente a los jóvenes más pobres y vulnerables del Distrito en un trabajo intersectorial, considerando el fortalecimiento y ampliación de la oferta en educación media que ofrezca oportunidades de exploración, diversificación y orientación socio-ocupacional y habilidades que propendan el fomento de emprendimiento y otras alternativas productivas para los jóvenes, que les permita mejorar su tránsito a la educación superior, así como, una formación para el trabajo que les permita construir trayectorias laborales exitosas. Consolidar una oferta de educación terciaria en Bogotá-región que ofrezca diferentes oportunidades para los jóvenes, a partir de la generación de nuevos cupos en educación superior gratuitos y de calidad, apoyados con el fortalecimiento de la Universidad Distrital condiciones que contribuyen con colocar laboralmente a los jóvenes con focalización en Ninis. Avanzar en la ampliación de la oferta de educación superior en las localidades del Distrito capital, habilitando el uso de infraestructuras de Colegios Distritales.

Artículo 61. Política de trabajo decente. El Distrito Capital de Bogotá, adicional a la Política Pública de gestión integral de talento humano y dentro de la propuesta del Plan Distrital de

Desarrollo, adelantará las acciones tendientes hacia la garantía del derecho al trabajo decente, buscará disminuir las brechas de desigualdad laboral entre mujeres y hombres y el diseño de estrategias para el primer empleo en los jóvenes y para posibilitar el acceso al empleo formal de personas mayores antes de alcanzar su edad de jubilación. Son parte de esta política las siguientes acciones planteadas en el presente Plan:

(...)

10. Ofrecer 20.000 cupos nuevos en educación superior.

(...)

4.2.5.1. Estampillas

La estampilla pro-universidad es una contribución parafiscal, cuyo hecho generador es la celebración de contratos con entidades estatales. De las estampillas que existen a nivel distrital, está la estampilla “Universidad distrital Francisco José de Caldas”. La emisión de esta estampilla se autorizó con la expedición de la ley 648 (marzo 22) de 2001, “por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas – 50 años”. Esta ley actualmente se encuentra parcialmente vigente, dado que fue modificada por la ley 1825 de 2017, como explicaremos más adelante.

A su turno, el concejo de Bogotá, mediante el acuerdo 53 (enero 10) de 2002, “por medio del cual se ordena la Emisión de la Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas 50 años, en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 648 de 2001”, dio cumplimiento a lo dictado en la ley 648 de 2001. Este acuerdo fue derogado por el Acuerdo 696 de 2017.

Dicho acuerdo fue reglamentado inicialmente por el decreto distrital 043 (febrero 8) de 2002, “por medio del cual se reglamenta el recaudo de la Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas 50 años”; esta norma fue derogada por el decreto distrital 093 (abril 4) de 2003, “por medio del cual se reglamenta el recaudo y giro de la Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas 50 años”. Finalmente, el decreto 093 fue recientemente derogado por el decreto distrital 250 de 2008.

En 2016, la secretaría distrital de hacienda, expidió la resolución SDH000415 del 16 de noviembre de 2016, con la cual unificó el procedimiento de reporte del recaudo de las estampillas que existen en el distrito. Dicha resolución se expidió con un anexo técnico que indica el procedimiento para el reporte de la información de la estampilla. Este procedimiento se encuentra vigente.

Con la ley 1825 (enero 4) de 2017, “por medio de la cual se modifica la Ley 648 de 2001 y se dictan otras disposiciones”, se modificaron los artículos 1, 2 y 3 y se derogó el artículo 9 de la ley 648 de 2001.

Luego de las modificaciones realizadas en la ley 1825 de 2017, el concejo expidió el acuerdo 696 (diciembre 28) de 2017, “por el cual se ordena la emisión y cobro de la estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas 50 años, en cumplimiento a lo dispuesto en la ley 648 de 2001 y ley 1825 de 2017; se derogan los acuerdos distritales 53 de 2002 y 272 de 2007 y se dictan otras disposiciones”. Actualmente se encuentra vigente.

Finalmente, en 2018, se expidió el decreto distrital 250 (abril 25) de 2018, “por medio del cual se reglamenta la aplicación, el recaudo, registro y giro de la Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas 50 años”, que cambió la tarifa de recaudo así:

“por lo cual deben descontar, el uno punto uno por ciento (1.1%) del valor del pago anticipado, si lo hubiere y de cada cuenta que proceda, sin incluir el IVA; que se le pague al contratista, salvo en los convenios interadministrativos celebrados entre ellas”.

4.2.6. Jurisprudencia derecho y acceso a la educación

La Corte Constitucional, en su sentencia T-068/12, reiteró el carácter de derecho fundamental que tiene la educación en Colombia en los siguientes términos:

“(…) DERECHO FUNDAMENTAL A LA EDUCACION-Reiteración de jurisprudencia

La normativa interna y la jurisprudencia constitucional, en completa armonía con las normas internacionales sobre derechos humanos, le han otorgado a la educación el carácter de derecho fundamental de aplicación inmediata e inherente al ser humano, que le permite a los individuos acceder a un proceso de formación personal, social y cultural de carácter permanente, que como tal, tratándose de educación superior, se convierte en una obligación progresiva que debe ser garantizado y promovido por el Estado, la sociedad y la familia, sin que resulte admisible aceptar ningún tipo de restricción o desconocimiento que impida su ejercicio

DERECHO A LA EDUCACION SUPERIOR-Fundamental y progresivo

Este derecho es fundamental y goza de un carácter progresivo. En efecto, su fundamentalidad está dada por su estrecha relación con la dignidad humana, en su connotación de autonomía individual, ya que su práctica conlleva a la elección de un proyecto de vida y la materialización de otros principios y valores propios del ser humano; y su progresividad la determina: i) la obligación del Estado de adoptar medidas, en un plazo razonable, para lograr una mayor realización del derecho, de manera que la simple actitud pasiva de éste se opone al principio en mención (aquí encontramos la obligación del Estado de procurar el acceso progresivo de las personas a las Universidades, mediante la adopción de ciertas estrategias, dentro de las cuales encontramos facilitar mecanismos financieros que hagan posible el acceso de las personas a la educación superior, así como la garantía de que progresivamente el nivel de cupos disponibles para el acceso al servicio se vayan ampliando); (ii) la obligación de no

imponer barreras injustificadas sobre determinados grupos vulnerables y (iii) la prohibición de adoptar medidas regresivas para la eficacia del derecho concernido.

DERECHO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR-Garantía del goce efectivo

La Corte ha sostenido que la naturaleza de derecho fundamental del derecho a la educación superior, contiene dentro de su núcleo esencial la garantía de que su goce efectivo está a cargo del Estado, lo que significa que si bien éste último no tiene una obligación directa de procurar el acceso inmediato de todas las personas a la educación superior, sí significa que no queda eximido de su responsabilidad de procurar el acceso progresivo de las personas al sistema educativo (...).

En cuanto a la asequibilidad y accesibilidad a la educación superior en Colombia, la Corte Constitucional en sentencia T-743/13, consideró lo siguiente:

“(...) ASEQUIBILIDAD O DISPONIBILIDAD COMO COMPONENTE ESENCIAL DEL DERECHO A LA EDUCACIÓN

El componente de asequibilidad alude a la satisfacción de la demanda educativa por dos vías: impulsando la oferta pública y facilitando la creación de instituciones educativas privadas. Pero, además, supone que dichas instituciones y los programas correspondientes estén disponibles para los estudiantes. Eso implica que reúnan ciertas condiciones que pueden variar dependiendo del contexto, como infraestructura, materiales de estudio, instalaciones sanitarias con salarios competitivos, bibliotecas, tecnología, etc. En suma, el componente de disponibilidad de la educación comprende i) la obligación estatal de crear y financiar instituciones educativas; ii) la libertad de los particulares para fundar dichos establecimientos y iii) la inversión en recursos humanos y físicos para la prestación del servicio.

ACCESIBILIDAD COMO COMPONENTE ESENCIAL DEL DERECHO A LA EDUCACION

La dimensión de accesibilidad protege el derecho individual de ingresar al sistema educativo en condiciones de igualdad o, dicho de otra manera, la eliminación de cualquier forma de discriminación que pueda obstaculizar el acceso al mismo. De manera más concreta, se ha considerado que esas condiciones de igualdad comprenden i) la imposibilidad de restringir el acceso por motivos prohibidos, de manera que todos tengan cabida, en especial quienes hacen parte de los grupos más vulnerables; ii) la accesibilidad material o geográfica, que se logra con instituciones de acceso razonable y herramientas tecnológicas modernas y iii) la accesibilidad económica, que involucra la gratuidad de la educación primaria y la implementación gradual de la enseñanza secundaria y superior gratuita (...). (Subrayado fuera del texto original)

4.2.7. Jurisprudencia sobre estampilla y tributos

La Corte Constitucional, mediante sentencia C-004/93 con ponencia del magistrado Alejandro Martínez Caballero, se refirió a los tributos territoriales y se manifestó lo siguiente:

“(…) si la ley crea un impuesto nacional, entonces la misma ley debe definir todos los elementos de la obligación tributaria. Pero en cambio, si se trata de un tributo territorial, y en especial si la ley se limita a autorizar el tributo, entonces pueden las correspondientes corporaciones de representación popular, en el ámbito territorial, proceder a desarrollar el tributo autorizado por la ley”.

Es decir, la ley puede ser general y luego debe indicar el marco dentro del cual las asambleas y concejos procederían a detallar los elementos concretos de la contribución, tal y como se mencionó en la sentencia C-084 de 1995.

Asimismo, la Corte se pronunció, mediante sentencia C-346/97 con ponencia del magistrado Antonio Barrera Carbonell, sobre los principios de unidad y autonomía de las entidades territoriales, así como de los límites en materia fiscal. Frente a la autonomía de las entidades territoriales, acuden a la sentencia C-535/96 para recordar que:

"4- La autonomía no se agota entonces en la facultad de dirección política pues las entidades territoriales no solamente tienen derecho a gobernarse por autoridades propias, sino que deben, además, gestionar sus propios intereses, con lo cual se concreta un poder de dirección administrativa (CP. art. 287). La autonomía está además ligada a la soberanía popular y a la democracia participativa, pues se requiere una participación permanente que permita que la decisión ciudadana se exprese sobre cuáles son las necesidades a satisfacer y la forma de hacerlo

Es decir que, constitucionalmente, las entidades territoriales son titulares de poderes jurídicos y no simplemente a partir de competencias derivadas desde el nivel nacional. Ahora, en materia fiscal, según los artículos 287, 294, 300-4, 313-4, 317 y 338, no existe una autonomía absoluta sino relativa. Es decir, que el legislador puede señalar “pautas, orientaciones y regulaciones o limitaciones generales para su ejercicio”. Por supuesto, siempre que ello no desnaturalice el núcleo esencia de la autonomía territorial. La Corte plantea una inquietud interesante al respecto:

Cuando no existe un límite exacto establecido por un mandato inequívoco y tajante o una prohibición insalvable, ¿cuál puede ser el elemento de referencia para establecer los límites de la injerencia de la ley en la función tributaria de las entidades territoriales, sin que por ello se menoscabe el principio de autonomía fiscal que la Constitución reconoce a dichas entidades?

Posteriormente, a través de la sentencia C-1097/01, cuyo magistrado ponente fue Jaime Araujo Rentería, se abordaron de nuevo las competencias en materia tributaria que consagra la constitución

política. En concreto, se demandó la ley 397 de 1997 que facultaba a las asambleas departamentales y a los concejos municipales para crear una estampilla procultura, porque debía indicarse en concreto a las entidades territoriales en qué casos y bajo qué condiciones podía establecerse esa contribución. La Corte, en su argumento, se remonta hasta la sentencia C-41/96 que determinó en su momento que:

“Dentro de ese contexto, la referencia a la obligación de señalar en el acto creador del impuesto los elementos esenciales de la obligación tributaria ha de entenderse hecha, según el tipo de gravamen, por el nivel territorial al que corresponda, de lo cual se infiere que si el legislador, como puede hacerlo (artículos 295, 300-4 y 313-4), decide regular o establecer normas generales sobre tributos del orden departamental, municipal o distrital, no se le puede exigir, ni debe permitírsele, que en la ley respectiva incluya directamente todos los componentes del tributo (hecho gravable, base gravable, sujetos activos, sujetos pasivos y tarifas) o, en los casos de tasas y contribuciones, el método y el sistema para recuperación de costos o la participación en beneficios -como sí está obligado a hacerlo tratándose de tributos nacionales-, pues su función no es, ni puede ser, según las reglas de la descentralización y la autonomía de las entidades territoriales, la de sustituir a los órganos de éstas en el ejercicio de la competencia que les ha sido asignada por la Constitución”.

Del mismo modo, se cita la sentencia C-537/95 que al respecto dijo:

“Conforme a lo anterior, estima la Corte que la regla general en virtud de lo dispuesto por el artículo 338 superior, es que la ley que crea una determinada contribución, debe definir directamente los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. Pero ello no obsta para que dentro de una sana interpretación de las normas constitucionales, sean las entidades territoriales las que con base en los tributos creados por la Ley, puedan a través de las ordenanzas departamentales y los acuerdos municipales o distritales, a través de sus corporaciones, fijar los elementos de la contribución respectiva, o sea, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, así como las tarifas de las mismas”.

Finalmente, mediante la sentencia C-538/02, con ponencia del magistrado Jaime Araujo Rentería, se aborda en concreto una demanda de presentada contra la ley 648 de 2001. Asimismo, se demandaron otras leyes sobre tributos establecidos mediante estampillas en otras entidades territoriales. Manteniendo su línea jurisprudencial, la Corte citó la sentencia C-089/01 y reconoció la proporcionalidad de la medida:

“(…) ya que mal podría afirmarse que se trata de una intromisión excesiva en la autonomía del Concejo Distrital, cuando éste conserva la facultad para decretar o no la emisión de la estampilla y a partir de ello cobrarla o abstenerse de hacerlo.

“Guarda también un margen de discrecionalidad, en la medida que el Congreso se abstiene de regular todos los elementos del tributo y cede al Concejo la libertad para determinarlos, a un punto tal que incluso le autoriza para sustituir la estampilla por otro sistema de recaudo,

siempre y cuando permita cumplir el objeto de la ley. La norma ha de ser entendida entonces como un mecanismo para contribuir al fortalecimiento de una institución que, por su naturaleza e impacto social, trasciende más allá del ámbito simplemente local. Por consiguiente, la objeción contra el artículo 2 del proyecto de ley de la referencia será declarada infundada”.

También afirmó que, si bien es cierto que en relación con los tributos nacionales el legislador debe fijar todos los elementos, esto es, sujeto activo, sujeto pasivo, hechos y bases gravables y tarifas; también lo es que frente a los tributos territoriales el congreso no puede fijar todos sus elementos porque estaría invadiendo la autonomía de las entidades territoriales. De este modo, la fijación de los parámetros básicos implica reconocer que ese elemento mínimo es la autorización que el legislador da a las entidades territoriales para la creación del tributo.

Se acude en la misma línea de la sentencia C-1097/01, en donde la Corte afirmó que:

“En todo caso, cuando quiera que la ley faculte a las asambleas o concejos para crear un tributo, estas corporaciones están en libertad de decretar o no decretar el mismo, pudiendo igualmente derogar en sus respectivas jurisdicciones el tributo decretado. Hipótesis en la cual la ley de facultades mantendrá su vigencia formal a voluntad del Congreso, al paso que su eficacia práctica dependerá con exclusividad de las asambleas y concejos. De lo cual se concluye que mientras en los tributos de linaje nacional el Congreso goza de poderes plenos, en lo tocante a los tributos territoriales su competencia es compartida con las asambleas y concejos, a menos que se quiera soslayar el principio de autonomía territorial que informa la Constitución”.

Finalmente, se considera ajustada a la constitución la Ley 648 de 2001 determinado que:

“La ley 648 de 2001 autorizó la emisión de una estampilla para la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, fijando al respecto el sujeto activo (Santa Fe de Bogotá, D.C.), facultando al Concejo Distrital para establecer el hecho generador (actividades y operaciones circunscritas al Distrito Capital) y estipulando el tope máximo de la tarifa (2%), siendo del resorte del Concejo Distrital la determinación del sujeto pasivo, las características de la estampilla y la tarifa concreta en el marco del límite señalado. Igualmente dispuso sobre la distribución que se le debe dar al recaudo y sobre el control fiscal”.

5. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo genera impacto fiscal que afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo, derivado de la priorización de recursos que permitirán financiar el Plan Maestro de Espacios Educativos –PMEE- de la Universidad Distrital.

6. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 372 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZAN RECURSOS PARA LA AMPLIACIÓN Y EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA UNIVERSIDAD DISTRITAL FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 313 de la CP y por el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA

7. ARTICULADO

Artículo 1°. Objeto. Garantizar la aprobación de recursos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas de acuerdo con el Plan Maestro de Espacios Educativos –PMEE- 2018-2048, con el fin de mejorar la calidad, ampliar la cobertura de educación superior en Bogotá, fortalecer los procesos de investigación de la universidad y asegurar su calidad académica.

Artículo 2°. Responsables. La Administración Distrital deberá identificar las fuentes de recursos de acuerdo al presupuesto distrital y al Marco fiscal de Mediano Plazo, con el fin de asegurar que la Universidad Distrital Francisco José de Caldas cuente con un flujo de recursos que le permita financiar los proyectos de infraestructura.

Parágrafo 1°. La secretaría distrital de hacienda será la responsable de administrar los recursos estipulados en el artículo segundo del presente acuerdo.

Parágrafo 2°. La Secretaría Distrital de Planeación deberá enviar a los órganos colegiados de administración y decisión (OCAD) los proyectos de infraestructura priorizados por la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, de acuerdo con su Plan Maestro de Espacios Educativos –PMEE-, con el fin de gestionar recursos a través del Sistema General de Regalías –SGR-.

Artículo 5. Reglamentación y Ejecución. El Gobierno Distrital reglamentará la administración de los recursos que se girarán a la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, al igual que los procesos de registro en el sistema de presupuesto distrital.

Los recursos correspondientes deberán ejecutarse de acuerdo a la priorización de los proyectos del Plan Maestro de Espacios Educativos –PMEE- 2018-2048 de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Artículo 6. Informe al Concejo. La persona delegada por el Alcalde Mayor de Bogotá para tomar asiento en el Consejo Superior de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas rendirá anualmente un informe

al Concejo de Bogotá, en el que explique el avance de los proyectos de infraestructura de la universidad. Dicho informe deberá ser rendido en el mes de noviembre de cada año, previo a la discusión del presupuesto distrital para la siguiente vigencia.

Artículo 7. Duración. Las fuentes de recursos gestionadas por la Administración Distrital financiarán los proyectos de infraestructura de Universidad Distrital Francisco José de Caldas durante la vigencia del Plan Maestro de Espacios Educativos –PMEE- de la universidad.

Artículo 8. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

Cordialmente,

CELIO NIEVES HERRERA

Concejal de Bogotá D.C.

ALVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ

Concejal de Bogotá D.C.

MANUEL JOSE SARMIENTO ARGÚELLO

Concejal de Bogotá D.C.

CARLOS ALBERTO CARILLO ARENAS

Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 373 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, Y SE DECLARA EL 17 DE AGOSTO COMO EL DÍA DISTRITAL DE LOS PEATONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene como objeto principal, dictar los lineamientos generales para que el Distrito Capital formule y adopte una política pública encaminada a reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores en las vías y en el espacio público; modificar los patrones de comportamiento de la ciudadanía y de los distintos actores de la movilidad, dando prioridad al peatón, sobre la base del respeto a la vida, así como también, con el propósito central de reducir los altos índices de accidentalidad y de mortalidad que hay en la ciudad como consecuencia de accidentes de tránsito en los que se involucran y desafortunadamente pierden la vida los peatones, hacer de Bogotá una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente a aquellas con movilidad reducida, contribuir a la reducción de los índices de contaminación ambiental generados por el uso excesivo de vehículos automotores, ya que incentivando los viajes a pie, se logra reducir la contaminación y descongestionar las vías, e igualmente, generar entre los ciudadanos capitalinos el buen hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

En una sola palabra, este proyecto de acuerdo pretende generar conciencia sobre la importancia de caminar por salud, por sentido de pertenencia a la ciudad, por ahorro, por reducir la polución sin sumarle al trancón, y por reducir la accidentalidad y proteger la vida bajo el lema: *“En Bogotá, Primero el Peatón”*.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

La Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se desarrollará procurando alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Formar al ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad.
- Buscar que en las distintas acciones de la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, se procure la construcción de una ciudad caminable, mejorado los índices en materia de espacio público, andenes, calidad del aire, arborización y zonas verdes, privilegiando al peatón por encima de los vehículos, con énfasis especial en la accesibilidad a

personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños,

- Garantizar a los peatones el goce del derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico.
- Generar e impulsar programas de salud pública que incentiven la movilidad a pie, como una forma de promover la actividad física en beneficio de la salud, brindando acompañamiento y asesoría a los caminantes y ciclistas en temas de control y prevención de riesgos.
- Promoverá la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones.
- Establecer como día distrital de los peatones, el 17 de agosto de cada año, fecha institucionalizada por la Organización Mundial de la Salud – OMS como el día internacional del peatón, en memoria de Bridget Driscoll, ciudadana londinense que se convirtió en la primera víctima peatonal tras ser atropellada por un vehículo en el año de 1897.

COMPONENTES O EJES ESTRUCTURALES:

En consonancia con lo anterior, para la formulación de la a Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, proponemos tres Componentes o Ejes Estructurales; que son: Cultura Integral para la movilidad; Ciudad caminable y accesible; y Movilidad segura, sostenible y saludable, los cuales van dirigidos hacia; el ser humano y su formación como actor de la movilidad,, la construcción de una ciudad para el peatón y la definición de las acciones que desde la institucionalidad de la Administración Distrital deberán ser desarrolladas para garantizar una movilidad segura, sostenible desde la protección del medio ambiente y que contribuya con la promoción de la salud como factor para elevar la calidad de vida de los bogotanos, y sobre los cuales se definen los lineamientos para la formulación de la política pública.

- **Cultura Integral para la movilidad.**

Hace referencia a todas las acciones dirigidas hacia la formación del ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

- **Ciudad caminable y accesible.**

La planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, deben garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

- **Movilidad segura, sostenible y saludable.**

Los peatones tienen derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico. La política Pública de movilidad: "EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN", debe propender por la generación de espacios y andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos para la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa no ha sido presentada con anterioridad constituyendo así la primera vez que se presenta a consideración de la Corporación. Vale anotar, que el distrito cuenta con diversas normas sobre la seguridad de algunos sectores poblacionales en las vías y el espacio público, así como también sobre la ciclovía y el uso masivo de la bicicleta, institucionalizando la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón y la Bicicleta; pero carece de una política pública que enmarque la globalidad del tema del mejoramiento de las condiciones físicas y ambientales de la ciudad para la movilidad de los peatones, y la protección de la vida y el comportamiento ciudadano en los distintos escenarios y modos de la movilidad en la ciudad.

Vale anotar que en el año 2009, la exconcejal María Angélica Tovar Rodríguez de la bancada del Partido Cambio Radical, en compañía de otros concejales de la época, tramitó ante la Corporación el Proyecto de Acuerdo 156, el cual fue aprobado por el Concejo de la ciudad y posteriormente sancionado por el Alcalde Mayor como el Acuerdo 386 de 2009, "**Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones**", el cual en sus artículos 1º, 4º y 5º, estableció:

ARTÍCULO 1o. Declarar de interés cultural, social recreativo y deportivo, la Ciclovía de Bogotá, D.C.

ARTÍCULO 4.- Declarar el segundo domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta.

ARTÍCULO 5.- El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte o las entidades que hagan sus veces,

promoverán la celebración del día distrital del peatón y la bicicleta, mediante eventos recreativos y deportivos.

Luego, en el año de 2017, el Acuerdo 668 (Proyecto de Acuerdo 009 de 2017), "Por medio del cual se establece el Programa 'Parquea tu Bici' en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones", de autoría de los ex concejales Jorge Eduardo Torres y otros, institucionalizó la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón; ordenó promover y desarrollar la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón; promover la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta y derogó los artículos 4º y 5º del Acuerdo 386 de 2009; así:

(...)

ARTÍCULO CUARTO. Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.

ARTÍCULO QUINTO. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón, mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día del Peatón.

ARTÍCULO SEXTO. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 4 y 5 del Acuerdo 386 de 2009.

III. JUSTIFICACION Y ANALISIS DE LA INICIATIVA

El peatón es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conduce a pie o ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en silla de ruedas, con o sin motor.¹

- **ASPECTOS GENERALES**

- o **IMPORTANCIA DE CAMINAR Y LA SALUD**

Caminar es uno de los mejores ejercicios aeróbicos que existen para el mejoramiento de la salud tanto física como mental. Los médicos recomiendan realizar diariamente, por lo menos 40 minutos de caminata como ejercicio para estimular la circulación y oxigenar la sangre; así mismo, contribuye al fortalecimiento de los músculos y el sistema óseo. No en vano, las personas activas y en constante movimiento, mantienen una condición de salud mejor que aquellas que viven en el sedentarismo.

Diversos estudios han demostrado los beneficios que caminar le promueve a la salud de las personas.

Según la Revista Costarricense de Salud Pública, en el documento: "El ejercicio y la salud, "La Caminata", beneficios y recomendaciones, Lic. Rodrigo Molina Zúñiga, está demostrado que las personas activas gozan de una mejor calidad de vida, presentan mayor vigor, más resistencia a las enfermedades,

¹ Fernández Roper, Manuel Tomás (12 de febrero de 2016). «Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos. Córdoba: Ediciones Matfer.

mantienen su figura, tienen más confianza en sí mismas, menor tendencia a las depresiones, inclusive, suelen seguir trabajando vigorosamente en edades avanzadas.

La investigación médica ha demostrado en las últimas décadas, que la actividad física que se desarrolla está directamente relacionada con la salud general de la persona. Este hecho y un mayor conocimiento y concientización de cómo cuidar la salud, están cambiando los diferentes estilos de vida actuales.

Es evidente que nuestro cuerpo refleja con claridad nuestras emociones y sentimientos. Las tensiones emocionales, así como la depresión, la furia, el resentimiento, la vergüenza, etc., se expresan a través de manifestaciones corporales.

Marqués (1992) dice: "El ejercicio ayuda a quemar grasa, tonifica los músculos, redistribuye mejor el peso, nos hace ver y sentir más jóvenes, nos ayuda a controlar el apetito, contrarresta el estrés y nos hace sentir más alerta".

Nuestros antepasados no tenían problemas ocasionados por el sedentarismo mostrado a finales del siglo XX, ya que ellos trabajaban arduamente en labores físicamente vigorosas al aire libre, manteniéndose fuertes y saludables.

Sin ejercicio físico diario, nuestros cuerpos se llenan de tensiones contenidas; al no existir válvulas de escape natural, se mantienen los músculos con grandes tensiones, se debilitan, pierden elasticidad y se reducen la naturaleza física y las energías vitales.

Dentro de los diferentes efectos de entrenamiento de un programa aeróbico de caminata se pueden citar:

- a) Fortalecer los músculos de la respiración, tiende a reducir la resistencia del aire y facilitan la entrada y salida rápida de aire de los pulmones.
- b) Mejoran la fuerza y eficiencia de los impulsos del corazón, lo que permite el envío de mayor cantidad de sangre en cada palpitación.
- c) Mejoran la capacidad para transportar oxígeno a los pulmones, estos al corazón y de ahí a todas las partes del cuerpo.
- d) Tonifican los músculos de todo el cuerpo, mejoran la circulación general y reducen el trabajo impuesto al corazón.
- e) Provocan un aumento de la cantidad total de sangre que circula en todo el cuerpo.
- f) Aumentan el número de glóbulos rojos y hemoglobina que son los transportadores del oxígeno en un 98%.²

De acuerdo con el documento: "Los beneficios de andar para la salud", de la organización española: "Asociación A Pie", "la actividad física de intensidad moderada, como el caminar, es esencial para

² (Lamd, 1978. León, A. 1979. Nöcker, J 1980. Ibarra, 1994).

https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-14291998000100007&lng=en&nrm=iso&tlng=es

mantener una buena salud, mientras que un estilo de vida sedentario afecta negativamente a la misma. Hay evidencias de que la actividad física regular reduce el riesgo de muerte por enfermedad cardiovascular en general y por enfermedad cardíaca coronaria en particular. Igualmente, la actividad

física regular previene o retrasa el aumento de la tensión arterial y del colesterol, y reduce la presión arterial en las personas con hipertensión. La actividad física mejora la capacidad cardiorrespiratoria, existiendo una relación directa entre el aumento de dicha capacidad y la intensidad, la frecuencia y la duración de la actividad física.

También se ha descubierto que la práctica regular de ejercicio reduce el riesgo de desarrollar diabetes tipo II en un 30-40 por ciento; y lo mismo ocurre con el llamado síndrome metabólico (una combinación de factores de riesgo que puede conducir a la diabetes).

En los últimos años, numerosos estudios epidemiológicos y experimentales han confirmado que la inactividad es causa de enfermedad y que existe una relación dosis/respuesta entre actividad física y/o forma física y mortalidad global. Las personas que mantienen unos niveles razonables de actividad, especialmente en la edad adulta y en la vejez, tienen una menor probabilidad de padecer enfermedades crónicas o una muerte prematura. Por otra parte, hay que considerar los costes económicos en términos de enfermedad, ausencia del trabajo o sistemas de salud. Se calcula que los costes médicos de las personas físicamente activas son un 30 por ciento inferiores a los que ocasionan aquellas inactivas. Podemos afirmar que la actividad física contribuye a la prolongación de la vida y a mejorar su calidad gracias a sus beneficios fisiológicos, psicológicos y sociales”.³

¿Sabías que caminar dos kilómetros al día, unos 30 minutos, reduce en un 28% las posibilidades de sufrir una parada cardíaca?

La Organización médica Sanitas.es, nos enseña que caminar es una excelente manera de mejorar la salud y una actividad fácil de integrar en la mayoría de los estilos de vida.

Caminar, y en general, la práctica habitual de ejercicio físico puede ayudar a prevenir la osteoporosis, el riesgo de parada cardíaca y determinados cánceres. Otras ventajas son obvias e inmediatas.

- a) Mejorará tu capacidad de concentración.
- b) Disminuirán los efectos del estrés.
- c) Dormirás mejor.
- d) Te sentirás mejor.
- e) Te ayudará a controlar el peso.

³ https://asociacionapie.org/wp-content/uploads/2020/01/Activamadrid_documento-salud-web.pdf Fernández Ropero, Manuel Tomás (12 de febrero de 2016). «Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos. Córdoba: Ediciones Matfer.

- f) Reducirás la probabilidad de padecer enfermedades comunes.
- g) Colaborarás con el medio ambiente.⁴

Hemos visto como el acto de caminar, diariamente, es decir, cuando lo hacemos de manera habitual, ofrece grandes beneficios para la salud física y mental de los seres humanos, pero también es importante resaltar, que el caminar en las comunidades urbanas, es un factor que determina mejoramiento en la movilidad, en la reducción de la contaminación ambiental y en el mejoramiento de las relaciones sociales; por tanto, es fundamental trabajar para garantizar a las personas el derecho a la libre circulación proporcionando las condiciones físicas adecuadas de andenes, alamedas, - accesibilidad personas con movilidad reducida - y por su puesto de seguridad, generando acciones que permitan e incentiven a la personas a caminar tranquilamente por la ciudad.

Por todas estas razones, desde la bancada del Polo Democrático Alternativo en el Concejo de Bogotá, con el lema “Primero el Peatón” hemos hecho referencia reiterada a la importancia de caminar, por salud, por sentido de pertenencia a la ciudad, por ahorro y por reducir la polución sin sumarle al trancón, dándole prioridad al peatón.

Es necesario que la administración distrital adelante campañas y actividades para promover entre los bogotanos el hábito de caminar y que esta actividad no solamente se haga, por obligación, durante el día sin carro y sin moto, sino a diario, como un hábito que contribuya a mejorar la movilidad, la vida de las personas, como parte de una política pública que ponga al peatón por encima de los demás actores de la movilidad en la ciudad.

o

SITUACION DEL PEATON EN BOGOTA

Según la Encuesta de Movilidad 2019, en Bogotá, en un día típico se realizan 15.831.826 viajes de los cuales el 36% se hacen a pie, el 14% se hacen en Transmilenio y el 13% en auto, además se hacen 198.096 viajes en auto o camioneta pedidos por app móvil lo que representa el 1,2 % de los viajes de la ciudad, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

⁴ Las ventajas de caminar. <https://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/estilo-vida/san004984wr.html>

Tabla 1. Viajes en Bogotá por Modo Principal

Modo Principal	Viajes
A pie (mayor o igual a 15 minutos)	3.191.070
A pie (menor de 15 minutos)	2.467.993
TransMilenio	2.185.464
Auto	1.986.760
SITP Zonal	1.483.030
SITP Provisional	898.208
Bicicleta	880.367
Moto	741.072
Taxi	651.165
Transporte Escolar	421.108
Alimentador	266.566
T.Informal: bus, auto, jeep piratas, motocarro, mototaxi, bicitaxi, taxi colectivo	237.308
T.Informal: auto/camioneta por app móvil	198.096
Otro	120.315
Intermunicipal	89.378
Patineta	12.975
Cable	949
Total general	15.831.826

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

De acuerdo con lo anterior, 5.659.063 viajes en la ciudad se realizan a pie, lo que equivale al 36%, de los 15.831.826 viajes diarios que se hacen en Bogotá todos los días, como se dijo antes. Así mismo se ha establecido que de 100 viajes a pie, solo dos son hechos por personas que viven en barrios de estrato 5 y 6, mientras que el 95% se encuentran en los estratos 1, 2 y 3.

Los hogares por localidad que reportan más viajes en un día típico son: Suba con 2.471.179 y Kennedy con 2.163.951; sin embargo, se debe aclarar que son también las localidades que presentan mayor concentración de hogares con 15,4% y 13,4% respectivamente.

Tabla.2 Viajes en Bogotá por localidad del hogar encuestado

Localidad Hogar	Viajes
SUBA	2.471.179
KENNEDY	2.163.951
ENGATIVA	1.649.533
BOSA	1.586.521
CIUDAD BOLIVAR	1.428.288
USAQUEN	1.221.241
USME	749.984
RAFAEL URIBE URIBE	730.157
SAN CRISTOBAL	729.942
FONTIBON	691.984
PUENTE ARANDA	476.543
TUNJUELITO	371.102
CHAPINERO	343.429
TEUSAQUILLO	316.385
BARRIOS UNIDOS	278.972
SANTA FE	225.309
ANTONIO NARINO	158.561
LOS MARTIRES	151.268
UPR	53.484
CANDELARIA	33.992
Total general	15.831.826

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM- DIM

Respecto del número de peatones que diariamente transitan en la ciudad, se tiene que según la Encuesta de Movilidad 2019, en un día típico en Bogotá se realizan 5.659.064 viajes a pie, de los cuales el 61% son realizados por mujeres y el 39% por hombres.

Tabla.3 Viajes peatonales en Bogotá por sexo y grupo etario

Edad	Hombre	Mujer	Viajes a Pie
05-18	851.116	824.647	1.675.763
19-25	226.188	314.241	540.429
26-40	363.043	754.976	1.118.019
41-60	398.380	927.000	1.325.380
Más de 60	370.323	629.150	999.473
Total general	2.209.050	3.450.013	5.659.064

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

Los viajes realizados a pie en Bogotá en su mayoría son por motivo “volver a casa”, seguido de “buscar o dejar a alguien” y de “estudiar”. Es importante señalar que para las mujeres uno de los motivos predominantes de viaje a pie es “hacer compras”.

Tabla.4 Viajes peatonales en Bogotá por sexo y motivo de viaje

Motivo del viaje	Hombre	Mujer	Viajes a Pie
Actividad física y deporte	73.772	78.987	152.759
Actividades con fines religiosos	8.596	39.371	47.968
Asuntos de trabajo	23.449	19.450	42.899
Buscar trabajo	7.115	5.149	12.264
Buscar/Dejar a alguien	111.542	392.258	503.800
Buscar/Dejar algo	17.939	39.076	57.015
Comer/Tomar algo	56.968	49.175	106.143
Compras	186.790	415.656	602.446
Cuidado de personas	2.706	11.650	14.356
Estudiar	350.108	338.901	689.009
Otro	5.634	9.381	15.015
Recibir atención en salud	24.059	40.466	64.524
Recreación y cultura	33.838	37.944	71.782
Trabajar	160.079	173.418	333.496
Trámites	83.029	128.008	211.038
Ver a alguien	51.538	99.595	151.134
Volver a casa	1.011.890	1.571.527	2.583.416
Total general	2.209.050	3.450.013	5.659.064

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

En cuanto a seguridad vial, es pertinente acotar que según la Organización Mundial de la Salud - OMS, en América Latina el 22% de todas las muertes generadas por accidentes de tránsito corresponden a peatones; como consecuencia de ello se culpa al peatón de su propia muerte; situación, que se puede evitar si tanto el peatón como el conductor respetan las normas de seguridad vial. Es de anotar que un buen número de accidentes de peatones, en ocasiones también son generados por la inseguridad en las calles, por la invasión del espacio público y por una pobre y deteriorada infraestructura peatonal, principalmente en los barrios más pobres de la ciudad.

A continuación, se presenta el número de peatones involucrados en siniestros viales, discriminado por localidad, año y tipo de víctima (V.F: Víctima Fatal. V.L: Víctima Lesionada) para los años 2015 a 2020. Se aclara que estos datos corresponden a la totalidad de peatones, independientemente de si sus acciones pudieron causar los siniestros o fueron causados por terceros.

Tabla 5. Peatones víctimas de siniestros viales. Años 2015 a 2020.

Localidad	Año 2015		Año 2016		Año 2017		Año 2018		Año 2019		Año 2020	
	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.
Antonio Nariño	96	13	87	9	105	5	106	11	90	3	31	5
Barrios Unidos	126	6	114	8	114	11	134	13	108	6	30	3
Bosa	258	16	266	10	276	17	287	12	263	15	94	4
Chapinero	166	7	189	11	139	5	162	12	168	5	54	1
Ciudad Bolívar	345	18	322	23	269	26	301	14	269	16	99	6
Engativá	372	24	309	23	291	23	362	20	318	24	77	6
Fontibón	177	12	178	15	199	14	207	11	177	14	57	3
Kennedy	620	41	580	50	594	52	546	42	523	24	153	15
La Candelaria	24		29	1	15	2	23		34	2	10	
Los Mártires	121	13	163	14	131	10	145	8	142	7	38	2
Puente Aranda	216	20	225	19	190	17	241	13	211	26	77	2
Rafael Uribe Uribe	174	11	199	10	205	16	153	10	146	18	74	
San Cristóbal	225	15	209	7	181	13	261	8	228	12	70	4
Santa Fe	148	17	199	15	181	4	211	7	185	11	50	4
Suba	413	22	385	18	341	16	328	19	292	15	104	4
Teusaquillo	142	8	109	8	102	11	136	11	98	10	31	1
Tunjuelito	154	8	148	11	113	13	113	10	142	7	34	4
Usaquén	251	8	232	22	188	8	219	12	238	10	67	7
Usme	192	7	170	9	172	9	176	13	134	11	64	5
Total general	4220	266	4113	283	3806	272	4111	246	3766	236	1214	76

Fuente: SIGAT – DIM-SDM.

Fecha consulta: 25/08/2020. * Datos preliminares, susceptibles de modificación.

V.F: Víctima Fatal. V.L: Víctima Lesionada.

Esta información ha sido suministrada amablemente por la Secretaria Distrital de Movilidad a través de la respuesta a la proposición 681 de 2020, presentada por la bancada del Polo

Democrático Alternativo, en cabeza del Concejal Celio Nieves Herrera, cuyo tema es: "Situación del Peatón en Bogotá".

Según reportes de la Secretaría Distrital de Movilidad, en Bogotá se registra un total de 30 mil accidentes de tránsito promedio por año por causa de irrespeto a las normas de tránsito. En el Plan de Desarrollo, "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI", dentro del Programa: "Movilidad segura, sostenible y accesible", se contempla que el número de personas y jóvenes fallecidos por siniestros viales de la ciudad está en: 236 Peatones; ciclistas 71,

motociclistas (conductor y acompañante) 169, conductores 10, pasajeros 19, para un total 505 que incluye 183 jóvenes (Fuente SIGAT - SDM 2019), por lo que se propuso como metas sectoriales para este cuatrienio: reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía y el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales, es decir bajar las cifras a: Peatones 189, ciclistas 57, motociclistas (conductor y acompañante) 135, conductores 8, pasajeros 15 para un total 404 que incluye 146 jóvenes, aunque lo ideal es evitar totalmente la accidentalidad vial en la ciudad, algo muy difícil, seguramente, pero debe ser nuestro horizonte.

o CULTURA INTEGRAL PARA LA MOVILIDAD

Preocupados por las cifras sobre accidentalidad vial en la ciudad y especialmente el alto número de peatones involucrados con un alto índice de personas fallecidas por causa de accidentes de tránsito y otros en las calles y el espacio público de la ciudad, desde el año 2012, hemos expuesto la necesidad de implementar una política pública dirigida a generar entre la ciudadanía una cultura integral para la movilidad, promoviendo entre los conductores y demás actores viales una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia a la hora de conducir o simplemente transitar por la calles y el espacio público.

Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial, un aporte de Celio Nieves para la Bogotá Humana. Durante la discusión del Plan de Desarrollo "Bogotá Humana 2012- 2016", se propuso la inclusión de una programa en tal sentido, propuesta que fue acogida por parte de la Administración Distrital de la época, por lo que finalmente se plasmó, dentro del Programa de Movilidad, el Proyecto 10. "**Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial**", bajo el principio de un cambio cultural en la gestión de la movilidad en la ciudad. Para lograr lo anterior se propuso adelantar acciones con el fin de direccionar las formas de uso de la infraestructura y la oferta del sistema de movilidad, de manera que se incida en las dinámicas sociales y los comportamientos individuales que los usuarios despliegan cotidianamente sobre ellas, con una perspectiva de corresponsabilidad en el comportamiento humano, donde las personas debe hacer parte del problema y de la solución, por convicción y no por obligación. Dicho programa estableció las metas: metas del Plan de Desarrollo la reducción del índice de mortalidad por accidentes de tránsito del 3.5 actual al 2.8 por cada 10 mil vehículos, así como también la realización de 26 pactos sobre problemas claves de movilidad abordados por los diferentes componentes de intervención: pedagogía y seguridad vial, dinámicas de movilidad, contingencias, emergencias y eventos entre otros. Todas estas acciones contribuyeron a avanzar en la construcción de cultura ciudadana para la movilidad segura en las vías, pero que

es necesario fortalecer mediante la conformación de una política pública de protección y prevalencia del Peatón como agente vulnerable de la movilidad.

De otra parte, durante los 2013 y 2014, impulsamos diversas campañas pedagógicas para concientizar a los conductores de no conducir en estado de embriaguez. La campaña “¡Cálmate, no manejes embriagado!, no creo que hayas vivido tanto, para acabar tu vida en un segundo... y la de otros” en universidades, parqueaderos, centros comerciales, zonas de discotecas, sitios de grandes superficies entre otros lugares de concentración masiva, para evitar la letal mezcla de gasolina con alcohol, buscando concientizar a los bogotanos sobre las graves consecuencias que

puede tener conducir en estado de alicoramiento. Es lamentable que cada fin de semana estén sucediendo dos muertes por culpa de personas que no quieren concienciarse sobre la importancia de preservar sus vidas y la de los demás y continúen conduciendo bajo los efectos del alcohol.

Otro aspecto que hemos venido trabajando en la educación de los peatones, es el relacionado con el uso adecuado de los pasos peatonales a nivel, debidamente demarcados y señalizados para el tránsito seguro de las personas, Las comúnmente denominadas “cebras” deben contribuir al tránsito peatonal seguro de las personas en general; si a los ciudadanos se les habla de la importancia de usar las cebras, comenzaremos a generar una cultura ciudadana en donde el peatón sea la prioridad, contribuyendo así a la reducción de accidentes en las vías capitalinas, tal como se hizo en el Gobierno del Alcalde Antanas Mockus.

Es necesario empezar por educar y formar a los conductores del servicio público, los conductores de Transmilenio y del SITP, pues se han encontrado que un número importante de las infracciones involucran buses corresponde al SITP, Transmilenio y taxis.

Por estas razones, nos hemos puesto a la tarea de proponer al Concejo de la ciudad establecer la Política Pública Primero el Peatón y declarar para la ciudad, como a nivel mundial el 17 de agosto el día del peatón. Esa fecha fue institucionalizada por la Organización Mundial de la Salud.- OMS en memoria de Bridget Driscoll, una ciudadana de Londres que falleció tras ser atropellada por un vehículo en el año de 1897.



¿Cuál es la política pública en materia de cultura ciudadana, prevención del delito, protección de la vida y privilegio o prevalencia del peatón sobre cualquier otro actor de la movilidad, que tiene o aplica el distrito para la protección de los que se movilizan a pie?

(PP 681 de 2020)

La SDM adoptó la política de Visión Cero en el año 2016. La Visión Cero le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves

de siniestros viales, acepta que el ser humano comete errores, es frágil, y que los elementos del sistema vial son los que condicionan un comportamiento seguro.

Enmarcado en este enfoque, la ciudad adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, el cual establece cinco ejes, con sus respectivos programas y acciones a desarrollar para cumplir los objetivos planteados, dentro de los cinco ejes establecidos, el eje cuatro corresponde al de Infraestructura segura, el cual a su vez cuenta con seis programas que a continuación se relacionan:

1. Programa Gestión de la Velocidad.
2. Tratamiento de Puntos Críticos.
3. Programa de Auditorías de Seguridad Vial ASV.
4. Herramienta de reportes de daños en la infraestructura y en la señalización.
5. Componente de seguridad vial en la construcción de obras.
6. Recorridos seguros hacia las instituciones educativas.

A la fecha la SDM se encuentra estructurando una campaña para visibilizar y proteger a los peatones en Bogotá, buscando que a través de la cultura ciudadana todos los actores viales los protejan y los cuiden en la vía. Estos procesos de fortalecimiento de la cultura ciudadana buscan involucrar al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a los peatones en Bogotá, entendiendo que los peatones son las principales víctimas de la movilidad. Por esto se está generando un proyecto de ciudad donde el peatón sea el actor vial prioritario.

En materia de señalización, para los años de 2017, 2018, 2019 y lo corrido de 2020, las acciones implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con dispositivos de control de velocidad. En la tabla 10 se presenta un resumen del número de medidas implementadas, donde se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.⁵

⁵ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación de Peatón en Bogotá.

Tabla 10. Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

AÑO	DEMARCACIÓN ZONAS ESCOLARES	INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS	SENDERS PEATONAL (INCLUYE CEBRAS)	TRÁFICO CALMADO (CANALIZACIONES, PACIFICACIONES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC)	ZONAS CON DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMICAS, FRANJAS DE ESTOPEROS, BANDAS RELENTIZADORAS ETC)	TOTAL
2017	593	228	2239	699	497	4256
2018	887	47	3186	1761	915	6796
2019	517	234	2317	795	4815	8678
2020	246	159	1188	514	566	2673

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

CIUDADES CAMINABLES

En el mundo entero, desde décadas atrás, los planificadores urbanos vienen trabajando por construir nuevos ambientes donde el caminar sea el medio más propicio para moverse en algunos sectores de la ciudad. Es así como ha surgido el concepto de CIUDADES CAMINABLES, que no son otra cosa que áreas urbanas diseñadas y construidas para que las personas puedan desplazarse tranquilamente, libres de congestión vehicular, sin contaminación ambiental, de manera segura y con mayores y mejores vínculos sociales.

Las ciudades caminables proporcionan confort, recreación y condiciones para una mejor calidad de vida de la población; mientras más distante esté el ser humano de los vehículos, mayor calidad de vida habrá en las ciudades.

La tendencia parece clara: en el siglo XXI, las ciudades por fin toman conciencia de que los coches causan contaminación, ocupan espacio y de que deben repensar su diseño. Y aunque a veces con tanta nueva movilidad – motos eléctricas, patinetes, vehículos compartidos y bicicletas – nos olvidamos de ellos, lo cierto es que en la jerarquía de movilidad urbana el rey es el peatón.⁶

Por esta razón, ciudades como: Copenhague, San Francisco, Madrid, Nueva York y muchas otras, han renovado sus centros urbanos privilegiando los espacios para la permanencia y construyendo amplias aceras para facilitar la movilidad a pie; esto, dados sus altos índices de densidad y los

⁶ https://www.tendenciashoy.com/viajeros/destinos/diez-ciudades-que-cuidan-a-los-transeuntes_582740_102.html.

múltiples usos del suelo en unas determinadas áreas, lo que hacen que las personas se muevan mucho más ciertas zonas urbanas relativamente pequeñas con relación al total de la ciudad. En otras palabras, en algunas áreas urbanas, la gente no necesita el vehículo, se mueve a pie.

Fomentar un mayor nivel de 'caminabilidad' es importante, no sólo por los beneficios para la salud asociados a caminar, sino también porque hacer las zonas más 'caminables' genera actividad económica, incrementa los valores de los predios y el turismo, mejora la movilidad y aumenta la calidad de vida de los usuarios.

La movilidad peatonal es un aspecto recurrente en los discursos de la ciudad actual. Se espera que en las ciudades se generen espacios urbanos que fomenten la caminabilidad y, de esta manera, se promueva la reducción de la movilidad vehicular y la recuperación de la calidad ambiental, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. De esta manera, es necesario evaluar en términos cuantitativos las diferentes condiciones que permitan tener desplazamientos a pie, y con ello servir de base para la implementación de políticas de movilidad y espacio público que aporten a la generación de entornos más amigables.

Para el caso de Bogotá se plantea la construcción y medición del índice de caminabilidad basado en cinco componentes: calidad ambiental, densidad, confort, proximidad y entropía aplicados en las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), mediante el análisis de bases de datos espaciales y herramientas de sistemas de información geográfica (SIG). Se construye el índice entendiendo que es un indicador relativo de qué tan bien está el entorno construido en diferentes áreas para caminar, y qué condiciones de entorno propician dicho comportamiento. Se logra diagnosticar cuáles son los grados de caminabilidad por cada UPZ, y se distinguen diversas condiciones en los sectores analizados. La "caminabilidad" de una comunidad puede ser definida como la medida en que las características del entorno construido y el uso del suelo pueden o no ser propicias para movimientos de a pie para los residentes de una determinada zona, ya sea para desarrollar actividades de ocio, ejercicio o la recreación, o para acceder a los servicios, viajar o trabajar

En la ciudad de Bogotá, la caminabilidad adquiere relevancia en dos aspectos fundamentales. En términos de salud, promueve la actividad física y es una alternativa viable al transporte motorizado, que contribuye a disminuir la congestión vehicular y a la reducción de consumo de combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En el segundo aspecto, se configura en el estímulo a la actividad comercial.

¿Cuál es el número de kilómetros o metros cuadrados de andenes y de espacio público de permanencia o circulación como plazoletas u otros que hay en la ciudad?

De acuerdo con la respuesta del IDU a la PP 681 de 2020, a partir del inventario más actualizado sobre dicha infraestructura, su extensión es de aproximadamente 36 millones de metros cuadrados (m²) a junio 30 de 2020, y se presenta para cada localidad como se relaciona a continuación:

⁷ Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1884/2344>

LOCALIDAD	ANDEN m ²	SEPARADOR m ²	POMPEYANO m ²	PLAZA m ²
1 Usaquén	2.212.326	1.369.500	2.401	10.227
2 Chapinero	1.122.632	240.059	3.951	33.526
3 Santa Fe	584.950	123.089	860	36.278
4 San Cristóbal	1.196.113	71.361	964	5.867
5 Usme	1.020.551	159.552	58	1.419
6 Tunjuelito	649.997	177.676	340	4.775
7 Bosa	1.638.547	207.057	1.959	1.947
8 Kennedy	3.325.719	700.146	11.864	7.542
9 Fontibón	1.803.752	1.014.019	528	17.734
10 Engativá	2.734.782	476.172	1.584	23.486
11 Suba	3.410.536	710.823	4.248	18.392
12 Barrios Unidos	1.223.575	362.733	1.058	8.840
13 Teusaquillo	1.261.561	781.610	1.921	99.733
14 Los Mártires	751.270	150.861	548	24.192
15 Antonio Nariño	556.004	110.029	1.170	0
16 Puente Aranda	1.706.259	664.994	1.433	7.043
17 La Candelaria	168.252	16.359	666	16.129
18 Rafael Uribe Uribe	1.153.669	160.816	145	0
19 Ciudad Bolívar	1.453.519	271.148	1.263	4.004
TOTAL GENERAL	27.974.013	7.768.004	36.961	321.135

Fuente: IDU/DTE, SIGIDU, 30 de junio de 2020.

En Bogotá hay 3,48% metros cuadrados de andenes por habitante (m²/hab), según el reporte técnico de indicadores de espacio público 2017 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, las localidades con más espacio para caminar son Teusaquillo con 8 m²/hab, Los Mártires 7,54 m²/hab y Chapinero que tiene 7,58 m²/hab.

En cuanto al Espacio Público Efectivo, Bogotá se encuentra muy por debajo del estándar establecido en el Decreto 1077 de 2015 de 15m²/hab, ya que solo llega al 4,41 m²/hab. El mapa nos muestra las UPZ que estarían por encima del estándar establecido de 15 m²/hab en donde se tienen a la UPZ Jardín Botánico, Simón Bolívar- CAN, Salitre, la Academia y Paseo los Libertadores.

Así las cosas, Bogotá está lejos de satisfacer los índices ideales en materia de espacio público, andenes, calidad del aire, arborización, zonas verdes, etc., lo que dificulta que la ciudad ofrezca condiciones adecuadas para ser caminable, por lo que es necesario e imprescindible seguir trabajando para el mejoramiento de tales condiciones, algo que proponemos también como parte de los objetivos de esta proyecto de acuerdo.

Todo esto nos conduce a trabajar para **CONSTRUIR UNA MEJOR CIUDAD PARA EL PEATÓN.**

Desde la bancada del Polo Democrático Alternativo, en diferentes oportunidades, hemos planteado distintas acciones de mejoramiento de la estructura funcional de la ciudad incluyendo el mejoramiento de la malla vial intermedia y local, la construcción, el mejoramiento y la ampliación de los andenes, la construcción de Redes Ambientales Peatonales Seguras - RAPS, la ampliación de la cobertura arbórea de la ciudad, el uso de fuentes no convencionales de energía, la construcción de escaleras eléctricas en barrios de ladera y el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para la personas con movilidad reducida en las infraestructuras y áreas libres de las entidades públicas del Distrito Capital.

En tal sentido, hemos logrado y estamos en la implementación de los Acuerdos: 328 DE 2008: “Por medio del cual se promueve la señalización turística vial y peatonal de Bogotá y se dictan otras disposiciones”; 435 DE 2010: “Por medio del cual se dictan lineamientos para ampliar la cobertura arbórea en parques y zonas verdes de equipamientos urbanos públicos”; 463 DE 2010: “Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del Distrito Capital”; 585 DE 2015: “Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital”; 655 DE 2016: “Por el cual se establece el uso de Fuentes No Convencionales de Energía –FNCE- en el Distrito Capital” y 757 DE 2019. “Por el cual se crea la “Estrategia Bogotá + Verde 2030” y se dictan otras disposiciones”, normas que imbuyen diferentes acciones en pro del mejoramiento de la infraestructura física de la ciudad, de la accesibilidad y de las condiciones ambientales para hacer de Bogotá, una ciudad mucho más caminable.

Así mismo, consideramos importante hacer un llamado a la Administración Distrital para que en la, revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente se adelanta en la ciudad, se contemple la posibilidad de iniciar los estudios para la elaboración de un **PLAN MAESTRO DE PEATONALIZACIÓN**. Es conveniente establecer qué áreas de la ciudad tienen la vocación para ser peatonalizadas, lo cual pero debe ser parte de una red o sistema de peatonalización y de construcción de ciudad caminable, que permita la comunicación y la articulación con distintas áreas urbanas, así como también con la infraestructura de transporte y los distintos equipamientos públicos y comunales y no simplemente la peatonalización de calles de manera aislada o desarticulada.

Pasos peatonales

Hemos adelantado también campañas de sensibilización a la ciudadanía y sendas solicitudes a la administración distrital para mejorar los pasos peatonales y las áreas de circulación de la ciudad.

En el año 2014, tras un recorrido por la capital se observó que en varias vías, intersecciones y cruces de la ciudad no hay pasos peatonales demarcados o los existentes están totalmente desdibujados y sin ningún tipo de mantenimiento, “es como si esta selva de concreto se hubiera comido las pocas cebras que existía”. La ausencia o baja cantidad de pasos demarcados con líneas blancas para el tránsito exclusivo de peatones, denominados CEBRAS, hace que las personas transiten por lugares peligrosos o por cualquier parte. Por esta razón, solicitamos a la administración Distrital implementar de manera urgente el proyecto denominado "1.000 cebras

para Bogotá", con la demarcación de los pasos peatonales en las intersecciones y cruces de la ciudad, especialmente en las vías principales de la ciudad: avenidas, arterias, lugares adyacentes a colegios, coliseos, estadios, parques, centros comerciales, plazas de mercado, etc., para generar conciencia entre los bogotanos y construir más cultura ciudadana por una movilidad ágil y segura.

En lo que hace referencia a la demarcación de pasos peatonales, se tiene que como parte de las metas para la vigencia 2020, la SDM se propuso demarcar 2889 zonas con dispositivos de control de velocidad dentro de las cuales se encuentran: Intersecciones semaforizadas, senderos peatonales (incluye cebras), Pictogramas (velocidad, bicicleta, uso de carriles, flechas de cambio de carril en carriles preferenciales, etc.), Tráfico Calmado (canalizaciones, pacificaciones, bigbox, cruces de franjas azules, etc.) y Dispositivos de Control de velocidad (bandas, líneas logarítmicas, franjas de estoperoles, bandas ralentizadoras, etc.)⁸

A continuación, en forma más detallada, se presenta la información referente al número de cebras demarcadas en cada una de la 5 zonas de Bogotá para el periodo corrido de 2020, y en el anexo “BASE GEORREFERENCIADA CRUCES PEATONALES 2020” se encuentra la ubicación de cada una de las cebras demarcadas y la zona a la cual pertenece:

Tabla 9. Cebraz demarcadas por zona en 2020

ZONA	# DE CEBRAS DEMARCADAS
NOR OCCIDENTE	257
NORTE	116
ORIENTE	140
SUR	143
SUR OCCIDENTE	88
Total general	744

Fuente: Elaboración SDM a partir de información georreferenciada contratos integrales señalización.

Actualmente, para el Plan de Desarrollo del cuatrienio 2020 – 2024 se estableció como meta No. 7 “Intervenir 12.000 pasos peatonales”, en la cual, para la vigencia Junio - Diciembre de 2020 se deben demarcar 500 pasos peatonales.

En materia de señalización, para los años de 2017, 2018, 2019 y lo corrido de 2020, las acciones implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con dispositivos de control de velocidad. En la tabla 10 se presenta un resumen del número de medidas implementadas, donde se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.

Tabla 10. Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

AÑO	DEMARCACIÓN ZONAS ESCOLARES	INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS	SENDEROS PEATONAL (INCLUYE CEBRAS)	TRÁFICO CALMADO (CANALIZACIONES, PACIFICACIONES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC)	ZONAS CON DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMICAS, FRANJAS DE ESTOPEROLES, BANDAS RELENTIZADORAS, ETC)	TOTAL
2017	593	228	2239	699	497	4256
2018	887	47	3186	1761	915	6796
2019	517	234	2317	795	4815	8678
2020	246	159	1188	514	566	2673

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Para finalizar, es importante tener en cuenta que, de acuerdo con las funciones asignadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, esta entidad diariamente recibe y atiende un alto volumen de requerimientos relacionadas con la señalización de las vías del distrito capital “... *instalación de señales nuevas, vandalismo, hurto, efectos generados por accidentes de tránsito (destrucción o modificación de la señal en el momento del accidente), instalación de señales por personas ajenas a la Secretaría Distrital de Movilidad, así como mantenimiento y reposición de señalización tanto vertical como horizontal por finalización de la vida útil...*”.⁹

Hemos solicitado también campañas de pedagogía en los pasos peatonales; estamos convencidos que si a los ciudadanos se les habla de la importancia de usar las cebras, comenzaremos a generar una cultura ciudadana en donde el peatón sea la prioridad, contribuyendo así a la reducción de accidentes en las vías capitalinas.

Redes Ambientales Peatonales Seguras – RAPS

Consideramos de vital importancia, en el marco de esta política pública de movilidad dirigida a la protección de la vida y al fomento de caminar como forma de transportarnos y de beneficio para la salud, la expansión del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras – RAPS, iniciado en la ciudad desde el año 2006, luego de la expedición del Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de

⁹ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación de Peatón en Bogotá.

2006, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones).

Se entiende por Redes Ambientales Peatonales Seguras, el conjunto de espacios públicos, infraestructuras (senderos, aceras, andenes, plazoletas, etc.), zonas verdes, arborización y mobiliario urbano, dedicados para el uso de peatones y los algunos casos, de biciusuarios.

Las PAPS garantizan a todos y cada uno de los actores que se movilizan a pie una conexión directa con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, acceso seguro y sin barreras arquitectónicas a parques y plazoletas; favorecen el encuentro ciudadano y el uso social del territorio, todo ello, en las mejores condiciones ambientales y de seguridad para los ciudadanos en general.

¿Cómo se encuentra la ciudad en materia de Redes Ambientales Peatonales Seguras?

Conforme a los resultados de la consultoría adelantada por la SDM en el año 2005,¹⁰ se determinaron las diez RAPS prioritarias que conforman la Fase I, correspondientes a Kennedy Central, El Rincón, Minutos de Dios, Teusaquillo, Carvajal, Venecia, Las Nieves, Chico Lago, La Sabana y Santa Bárbara.

De la relación anterior, la Administración Distrital ha implementado las RAPS de Las Nieves, Teusaquillo, Kennedy Central, Carvajal, Restrepo y Suba Rincón y se encuentran en proceso Minuto, Venecia y Sabana, de acuerdo a lo informado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Teniendo en cuenta lo expuesto, el PDD contempla proyectos que mejoran las condiciones del espacio público, donde la prioridad son los actores viales no motorizados, una movilidad más limpia con adecuaciones paisajísticas acordes al territorio, las cuales en términos generales se pueden considerar como unas RAPS.

Es importante anotar que la política de las Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, se configura desde el Plan Maestro de Movilidad y teniendo en cuenta lo contemplado en el Plan de Desarrollo Distrital informado anteriormente, por parte de las gestiones del IDU se continúa con su implementación.¹¹ El sistema de Redes Ambientales Peatonales Seguras debe articularse también con el Plan Maestro de Espacio Público, para lo cual se tendrá en cuenta el Programa de ampliación y complementación de las cartillas de andenes y mobiliario del espacio público, garantizando su aplicación cultural y económica en todos los ámbitos del espacio público de la ciudad. Para este propósito, contará con el apoyo del Jardín Botánico y el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente en los aspectos ambientales.

¹⁰ Contrato BM 068 - 2006 cuyo objeto fue “DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS –, ENMARCADA EN LA ESTRATEGIA DISTRITAL DE PROTECCIÓN AL PEATÓN Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C. Y FACTIBILIDAD TÉCNICA, ECONÓMICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LA FASE I.”.

¹¹ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación de Peatón en Bogotá.

Nuestro empeño es, como ya se dijo, trabajar conjuntamente con la administración distrital en el cumplimiento del PDD, para que se continúe con la política de construcción de redes ambientales peatonales seguras, RAPS en la ciudad.

Escaleras o bandas eléctricas

En algunas zonas de ladera de barrios ubicados en las localidades periféricas como Ciudad, Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén, es indispensable construir Escaleras Eléctricas en los senderos peatonales de altas pendientes, para facilitar la accesibilidad principalmente de mujeres con niños de brazos y embarazadas, adultos mayores y personas con discapacidad.

En la siguiente tabla se señalan algunos sitios y barrios de la ciudad que se visitaron y consideramos, son objeto de la implementación del proyecto de escaleras o bandas eléctricas para facilitar a la accesibilidad a aquellos hogares ubicados en áreas de ladera, en algunos casos con pendientes fuertes y tramos bastante largos.

Zonas que requieren escaleras o bandas eléctricas	
Localidad	Barrios
Usaquén	Calle 187 con carrera 7 Barrio Buena vista
	Calle 191 con carrera 7 Barrio Buena Vista
Rafael Uribe Uribe	Calle 33 sur desde avenida Caracas Barrio Granjas de San Pablo
	Calle 33 B sur desde Carrera 17 B Barrio Granjas de San Pablo
Ciudad Bolívar	Carrera 181 Calle 61 B sur Barrio Gibraltar

Fuente: Elaboración propia. – UAN 503

Celebramos que la administración distrital hubiera acogido nuestra propuesta en este sentido al incluir en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024, como parte del programa: Vivienda y Entornos Dignos en el Territorio Urbano y Rural, la meta 133: Realizar mejoramiento integral de barrios con Participación Ciudadana, en 8 territorios priorizados (puede incluir espacios públicos, malla vial, andenes, alamedas a escala barrial o bandas eléctricas).

Finalmente, en el propósito de construir una ciudad con mejores condiciones para el peatón, mantendremos el control político para que el gobierno distrital avance significativamente en todas y cada una de estas acciones, necesarias para construir una ciudad caminable en el marco de una política pública de movilidad donde el ser humano realmente sea privilegiando y no el vehículo,

como hasta ahora ha sido. Por esta razón, continuaremos también con nuestro propósito de que en las discusiones del presupuesto distrital se apropien recursos para todos estos fines, tanto en el aspecto físico urbano y rural como en lo referente al ser humano.

o

REFERENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

(Sitios de internet - diversos casos)

Siete ciudades donde el Peatón es el Rey en la jerarquía de la movilidad

La tendencia parece clara: en el siglo XXI, las ciudades por fin toman conciencia de que los coches causan contaminación, ocupan espacio y de que deben repensar su diseño. Y aunque a veces con tanta nueva movilidad – motos eléctricas, patinetes, vehículos compartidos y bicicletas – nos olvidamos de ellos, lo cierto es que en la jerarquía de movilidad urbana el rey es el peatón.

Pero tratar bien al peatón y devolverle las calles no implica solo limpiarlas de coches. En todo el planeta, y no solo en las amables y pequeñas urbes europeas, hay distintos ejemplos de lugares que han mejorado su ‘caminabilidad’: con bancos, aceras más anchas, intersecciones menos rápidas o eliminando pasos elevados.

Madrid

Madrid empezó peatonalizando varias calles en el centro – Preciados en los años 60; Arenal en 2006 y Fuencarral en 2009 – y en los últimos años ha puesto en marcha varias medidas para seguir ganándole espacio a los coches. La ciudad está ampliando las aceras de Gran Vía, una de las principales calles comerciales, y pronto pondrá en marcha el área de prioridad residencial Madrid Central, una corona central que impedirá la entrada a vehículos contaminantes.

Es un fenómeno global imparable. Así justificó la propia alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena su decisión de peatonalizar una de las calles más céntricas, conocidas y comerciales de la capital, como es la Gran Vía, un objetivo que pretende alcanzar en dos años.

Copenhague

Stroget Street es la calle peatonal más larga del mundo (3,2 km) se encuentra en la capital de Dinamarca, Copenhague, fue iniciada en 1962. La calle encierra al mismo tiempo pequeñas plazas históricas desde su comienzo en Town Hall Square hasta Kongens Nytorv y a lo largo de sus arbolados rincones se extienden numerosos cafés, restaurante, galerías de arte o teatros.

París

La capital francesa ha peatonalizado 3,3 kilómetros del muelle de Georges Pompidou que van desde Tullerías hasta la Puerta del Arsenal. La medida ha levantado una fuerte polémica por ser una de las "autopistas" urbanas más importantes del centro de la capital que discurre por la orilla derecha del Sena. Pero no ha dado ni dará marcha atrás a su proyecto.

Berlín

Unter den Linden es una de las avenidas más representativas de la capital alemana. Además de viandantes y ciclistas, a partir de 2019 solo circularán autobuses, taxis y coches diplomáticos. En esa fecha está previsto el fin de las obras que ahora llenan la calle y la apertura en Unter den Linden del Humboldt Forum, el gran proyecto cultural de la ciudad.

Pontevedra

El mundo también mira a Pontevedra, una ciudad que invirtió la tendencia y en la que hoy el 70% de los desplazamientos se hacen a pie o bicicleta. Eliminó plazas de aparcamiento, peatonalizó 1,3 millones de metros cuadrados y creó el Metrominuto, un mapa esquemático como el del metro pero para peatones que indica cuánto se tarda andando de un punto a otro de la ciudad.

Nueva York

Dos de los tramos más bulliciosos de Broadway, la gran arteria de Manhattan, se peatonalizaron en 2010 como una prueba piloto que debía durar menos de un año, pero que se ha mantenido hasta ahora. Los famosos puntos de Times Square y Herald Square (unas calles más debajo de la primera) pequeñas plazas peatonales y recreo con mesas y sillas, donde cualquiera pudiera sentarse libremente. La medida se llevó a cabo sin obras, instalando vallas y pintando las zonas peatonales de un color distinto. El Ayuntamiento decidió convertir el experimento en algo permanente.

Miami

Lincoln Road, la calle peatonal más famosa de Miami, en South Beach, debe su nombre al primer presidente norteamericano y fue contruida por Carl Fisher en los años 50, en la que las zonas arboladas y palmeras se entremezclan con el ambiente cosmopolita y los peatones tomando un cocktail en alguna terraza o yendo de compras. Teatros, cines, galerías y ocio se extienden a lo largo de la calle, en la que los coches no circulan.

ORGANIZACIONES CIVILES POR LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS PEATONES**Asociación de Peatones “A pie” – Madrid, España**

La Asociación de peatones “A Pie”, es una organización que tiene 25 años de trayectoria y que, según sus integrantes, incluye no solo “a los que vamos andando sobre nuestras dos patitas”, sino también a las personas con diversidad funcional, o a quienes van en automóvil pues “han sido peatones hasta que cogen el coche”.

La Zancada", una asociación para defender los derechos de los peatones – Cádiz, España

Unos gaditanos han creado "La Zancada", una asociación con la que pretenden defender los derechos de los peatones de la ciudad y evitar que éstos estén en "el último puesto en la consideración por parte de las políticas públicas".

Asociación de Peatones de Quito.- Quito, Ecuador

Somos los Orgullosos Peatones de Quito, quienes buscamos dignidad y respeto al tránsito peatonal, la movilidad sostenible, equitativa y solidaria.

Fundación Colombiana de Peatones.- Bogotá, Colombia**¿Quiénes somos?**

- ✓ Somos una organización no gubernamental sin fines de lucro que desde 1999 investiga y aporta a la solución de problemas relacionados con la Movilidad Urbana en Colombia.

¿Por qué una organización a favor de los peatones?

- ✓ Porque caminar en nuestras ciudades debe ser fácil, saludable, seguro y divertido.
- ✓ Porque los modos no motorizados de transporte contribuyen a salvar nuestro medio ambiente.
- ✓ Porque los peatones no deben ser atropellados en ningún sentido.

¿Qué hacemos?

- ✓ Construimos conocimiento alrededor del tema mediante el diseño y ejecución de estudios e investigaciones relacionados con la movilidad urbana.
- ✓ Adelantamos programas y campañas en beneficio de los peatones.
- ✓ Ejercemos control social sobre todo lo que afecte a los peatones, incluyendo las acciones gubernamentales.
- ✓ Apoyamos la conformación de grupos cívicos que compartan nuestros ideales.
- ✓ Promovemos la acción de caminar.

o

DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Algunos apuntes sobre el marco conceptual y metodológico para la formulación de políticas públicas, tomados del documento: "Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del distrito". - SDP 2017, y otros.

¿Qué es la política pública?

La política pública se inscribe como un proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes. Es un instrumento de planeación orientado a la acción para lograr objetivos prioritarios, fruto de un proceso de concertación intersectorial y co-creación, en el que participa la administración distrital, la ciudadanía, la sociedad civil, los gremios, la academia, etc.

Este proyecto colectivo, como instrumento que favorece la cooperación entre diferentes sectores de la sociedad, exige un trabajo intersectorial por parte de las entidades del Gobierno Distrital y de estas con la ciudadanía, para establecer de forma conjunta la manera de abordar las necesidades más importantes de la ciudad, los enfoques de derechos humanos, género, poblacional, diferencial y territorial, así como sus alternativas de solución.

La participación ciudadana en las políticas públicas

El artículo 2° de la Constitución establece como uno de los fines esenciales del Estado, el de facilitar la participación de los ciudadanos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación, constituyéndose en un derecho que se desarrolla en la normatividad nacional entre otras, con la Ley 489 de 1998, cuyo título VIII hace énfasis en la democracia participativa y la democratización de la gestión pública, y la Ley estatutaria 1757 de 2015 la cual señala los deberes y derechos de la ciudadanía en las fases de planeación, implementación, seguimiento y evaluación de la gestión pública.

El sentido de la participación ciudadana se ha ido transformando con el tiempo, hoy en día además de las bases normativas señaladas se debe ver como un componente fundamental y transversal a todo el ciclo de las políticas públicas. Con la tecnología, Internet, las redes sociales y en general los mayores canales de acceso a la información, se muda la política de hacer las cosas para los ciudadanos y se comienza a pensar en hacer las cosas con la ciudadanía (Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset, 2014). Este sentido que adquiere la participación ciudadana forma parte de un nuevo paradigma de gobernar: el gobierno abierto.¹²

Desde la oficina del Concejal Celio Nieves Herrera, siempre hemos sido partidarios de que el Estado debe vincular y garantizar la participación ciudadana en la toma de decisiones. Conocer y entender las problemáticas de la sociedad debe ser el punto de partida para la generación de nuevas políticas públicas y el establecimiento de una cultura integrar para la movilidad basadas en los principios de una sana convivencia y buen comportamiento ciudadano.

Lineamientos para la construcción de política pública

Los lineamientos de política son un conjunto de directrices que surgen al hacer una lectura de un determinado momento histórico social y permiten establecer cuáles son los elementos que más pueden aportar para enfrentar los retos y los requerimientos que da el contexto en cada uno de los sectores de la sociedad.

Constituyen la guía para que los actores de los diferentes niveles de participación en la formulación de las políticas públicas, realicen un proceso de formulación, desarrollo y evaluación de acciones tendientes a definir los contenidos, los planes, los programas, los proyectos, las estrategias y el procedimiento para la formulación de las políticas públicas y su posterior implementación y evaluación.

IV. MARCO JURIDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital, relacionadas con la movilidad de la ciudad y especialmente al derecho a la libre circulación y a la accesibilidad, así como también a la competencia del Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, las cuales se relacionan a continuación:

MARCO JURIDICO

• DE ORDEN CONSTITUCIONAL

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

12

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/planeacion/guia_para_la_formulacion_de_politicas_publicas_del_distrito_capital.pdf.

- ✓ 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 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

- **DE ORDEN LEGAL**

- ✓ **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”

- CAPÍTULO II, Principios Rectores del Transporte Artículo 2º.- Principios Fundamentales.
(...)

e. **De la Seguridad:** La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

- ✓ **LEY 336 de 1996**, Estatuto General del Transporte,
- ✓ **LEY 769 de 2002**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
- Artículo 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades **para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y**

de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

(...)

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

(...)

- ✓ **LEY 1503 de 2011**, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 1o. OBJETO. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

- ✓ **RESOLUCIÓN 2273 de 2014**, “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones”.

- **DE ORDEN DISTRITAL**

- ✓ **DECRETO 215 de 2005**, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”.

- **Artículo 46.- Programa de construcción de un Subsistema Transversal de Espacio Público.** El Subsistema Transversal de Espacio Público tiene como objetivo aumentar las relaciones de los elementos de la Estructura Ecológica Principal con los trazados locales, y completar una malla ambiental que garantice el uso equitativo de los espacios públicos de escala urbana y metropolitana.

Los componentes del Subsistema Transversal de Espacio Público son: ciclorutas, senderos para bicicletas, alamedas, puntos de encuentro, parques viales, nodos viales, pasos peatonales, nodos ambientales y alamedas perimetrales.

Las metas de este programa corresponden a las definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

- **Artículo 54.- Programa de ampliación y complementación de las cartillas de andenes y mobiliario del espacio público.** El Departamento Administrativo de Planeación Distrital o quien haga sus veces, dentro de los 3 años siguientes a la publicación del presente Decreto, deberá actualizar y ampliar los alcances de las cartillas de andenes y mobiliario urbano, y garantizar su aplicación cultural y económica en todos los ámbitos del espacio público de la ciudad. Para este propósito, contará con el apoyo del Jardín Botánico y el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente en los aspectos ambientales.

(...)

- ✓ **DECRETO 319 de 2006**, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”.

- **Artículo 8. Objetivos.** Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio

ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

(...)

4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).

(...)

6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.

- **Artículo 9. Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal.** La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:

1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:

- 1.1. La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclousuarios cuando sea técnicamente posible.

(...)

- ✓ **ACUERDO 386 de 2009**, "Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones" (Modificado parcialmente por el Acuerdo 668 de 2017)

ARTÍCULO 1 Declarar de interés social, recreativo y deportivo, la ciclovía de Bogotá, D. C. (...)

ARTÍCULO 4.- Declarar el segundo domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta.

ARTÍCULO 5.- El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte o las entidades

que hagan sus veces, promoverán la celebración del día distrital del peatón y la bicicleta, mediante eventos recreativos y deportivos.

- ✓ **DECRETO 185 de 2012**, "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial".

Artículo 2º.- Naturaleza. La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

- ✓ **ACUERDO 668 de 2017**, "Por medio del cual se crea el programa "Parquea Tu Bici", se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones".

(...)

ARTÍCULO CUARTO. Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.

ARTÍCULO QUINTO. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte,

o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón, mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte

PARÁGRAGO SEGUNDO. La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día del Peatón.

ARTÍCULO SEXTO. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 4 y 5 del Acuerdo 386 de 2009.

- ✓ **DECRETO 813 de 2017**, “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”.
- ✓ **ACUERDO 761 de 2020**, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”
- o **Artículo 15. Definición de Programas.** Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

(...)

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

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y

(iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá, D.C., es competente para dictar el presente acuerdo, apoyado en las disposiciones del Decreto Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico del Distrito Capital, así:

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

(...)

7. *Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.*

(...)

19. *Dictar normas de tránsito y transporte..*

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2003, la ejecución de esta iniciativa no implica costos presupuestales que afectan las finanzas del distrito en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que constituye solamente la definición de unos lineamientos teóricos, conceptuales y normativos para la formulación y adopción de una política pública en relación con la movilidad segura y la protección de la vida del peatón. Cabe señalar que en el nuevo Plan de Desarrollo: “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para las Bogotá del Siglo XXI” 2020 – 2024, dentro del Propósito 4: “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”, en el Programa 49: “Movilidad segura, sostenible y accesible”, se contempla la Meta No. 373: que incluye dos metas sectoriales: 1) Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía, y 2) Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales; cuya ejecución esta bajo la responsabilidad del sector Movilidad.

De otra parte, el mismo Plan de Desarrollo: “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para las Bogotá del Siglo XXI” 2020 – 2024, contempla, en el **Artículo 94 - Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito**. *Toda entidad y/o persona natural o jurídica del derecho privado que solicite a la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM derechos de tránsito, tales como: planes de manejo de tránsito (PMT), estudios de tránsito, estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, estudios de atención y demanda a usuarios y los trámites para su recibo, deberá asumir los costos según corresponda en cada caso, conforme a la metodología que se establezca que incluirá criterios de eficiencia, eficacia y economía.*

(...)

Parágrafo. *Los recursos recaudados por estos nuevos trámites deberán ser destinados a la financiación del Propósito 4, especialmente al Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.*

Por lo que, de ser necesaria la ejecución de algunos recursos para la implementación de esta proyecto, consideramos posible que en la articulación con el plan de desarrollo y el presupuesto que se aprueben

para las vigencias próximas, es posible se apropien los recursos con los cuales se puede financiar la presente iniciativa.

VI. CONCLUSION

Por lo anteriormente expuesto, la Bancada del Polo Democrático Alternativo, presenta a consideración de esta Honorable Corporación, el presente proyecto de acuerdo *“Por el cual se dictan lineamientos para la formulación de la Política Pública de Movilidad: **“EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”**, y se declara el 17 de agosto como el día distrital de los peatones”*.

VII. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO N° 373 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, Y SE DECLARA EL 17 DE AGOSTO COMO EL DÍA DISTRITAL DE LOS PEATONES”

El Concejo de Bogotá D. C., en uso de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 1 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: OBJETO.- Dictar lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la política pública: “En Bogotá, Primero el Peatón”, encaminada a reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores en las vías y en el espacio público, modificar los patrones de comportamiento de los distintos actores de la movilidad, sobre la base del respeto a la vida, construir una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente aquellas con movilidad reducida, contribuir a la reducción de los índices de accidentalidad y mortalidad de peatones, bajar la contaminación ambiental generados por el uso excesivo de vehículos automotores, y generar entre los ciudadanos el buen hábito de caminar como una acción saludable para una mejor calidad de vida.

ARTÍCULO SEGUNDO: EJES ESTRUCTURALES.- La Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se estructurará en tres Ejes principales que son:

1. **Cultura Integral para la movilidad.** Hace referencia a todas las acciones dirigidas hacia la formación del ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.
2. **Ciudad caminable y accesible.** La planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, deben garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.
3. **Movilidad segura, sostenible y saludable.** Los peatones tienen derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico. La política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, debe propender por la generación de espacios y andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras

RAPS, construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

4. **ARTÍCULO TERCERO: LINEAMIENTOS.-** La Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, deberá incluir, entre otros, los siguientes lineamientos en cada uno de los ejes estructurales; así:

1. Cultura Integral para la movilidad:

- a) Reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores de la movilidad en las vías y en el espacio público.
- b) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes como actores de la movilidad, generando hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en el espacio público y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinados comportamientos inadecuados.
- c) Proporcionar una sólida formación ética y moral, en Derechos Humanos, mediante programas de formación para conductores y peatones fomentando el respeto, la tolerancia y la solidaridad y promoviendo el respeto a las normas y señales de tránsito, propendiendo por una convivencia pacífica entre todos los actores viales
- d) Fomentar en las instituciones educativas del distrito, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad.
- e) Garantizar una difusión extensa sobre los derechos de los peatones y sobre medios de transporte alternativo y no contaminante, a través de programas de educación escolar desde los primeros niveles de enseñanza hasta el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento, acompañado de campañas pedagógicas.
- f) Promover el desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.
- g) Avivar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual. Tomar conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.
- h) Estimular en los individuos una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos de las vías y el espacio público.

2. Ciudad caminable y accesible:

- a) Impulsar la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, para garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.
- b) Garantizar a los peatones el derecho a vivir en lugares pensados para las necesidades de las personas y no para las de los vehículos, y a disponer de dotaciones a distancias que pueda recorrer andando o en bicicleta a través de viajes cortos, lógicos y seguros.
- c) Facilitar a las personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños, principalmente, el derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, como reformas en los espacios públicos, los sistemas de transporte y la señalización, en cumplimiento del Acuerdo 463

de 2010: “por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital”.

- d) Generar un sistema de señalización de tráfico eficaz cuyo diseño tenga en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.
- e) Promover la demarcación de pasos peatonales a nivel (cebras) en las principales de la ciudad: avenidas, arterias, lugares adyacentes a colegios, coliseos, estadios, parques, centros comerciales, plazas de mercado, etc., para generar conciencia entre los bogotanos y construir más cultura ciudadana por una movilidad ágil y segura como forma de garantizar la seguridad de la circulación a pie.
- f) Crear áreas de intercambio multimodal que faciliten su conectividad con diferentes modos de transporte y no afecten la movilidad de los peatones.
- g) Vincular en los planes de desarrollo, y presupuestos de inversión, programas y proyectos de construcción, ampliación y mejoramiento de la red de andenes, principalmente de la malla vial intermedia y local, la construcción de senderos peatonales y la implementación de escaleras o bandas eléctricas en zonas de difícil accesibilidad de barrios ubicados en las localidades periféricas como Ciudad, Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén.

3. Movilidad segura, sostenible y saludable:

- a) Los peatones tienen derecho a que la ciudad ofrezca lugares que faciliten el contacto social y no lugares que propicien el riesgo y la acción de los violentos a maleantes, mediante la disposición de andenes iluminados, ampliación del programa de Redes

Ambientales Peditones Seguras RAPS, creación de pulmones verdes que incluyan la ampliación de la cobertura arbórea en la ciudad, especialmente en las localidades más deficitarias y construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos para la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

- b) Garantizar a los peatones el derecho a vivir en un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
- c) Propender por la generación de espacios y áreas de circulación, libres de contaminación mediante el control de los límites en cuanto a emisiones de sustancias y ruido que se consideran científicamente tolerables.
- d) Impulsar e incentivar la masificación de la movilidad eléctrica, mediante el uso en todos los medios de transporte público o privados a fin de que éstos no sean fuentes de contaminación atmosférica o auditiva. Así mismo, evitar la contaminación visual por parte de agentes públicos o privados.
- e) Fortalecer los mecanismos de control de la velocidad y las contravenciones a las normas de tránsito, tanto por parte de los conductores como de los peatones.
- f) Fortalecer las medidas que aseguren la no invasión del espacio público y de los andenes por parte de

vehículos automotores, sancionando drásticamente esta acción.

- g) Generar e impulsar programas de salud pública que incentiven la movilidad a pie, como una forma de promover la actividad física en beneficio de la salud, brindando acompañamiento y asesoría a los caminantes y ciclistas en temas de control y prevención de riesgos. Implementar y dar cumplimiento al Acuerdo 585 de 2015: “Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital”
- h) Promoverá la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones; ejercer control social y veeduría sobre Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN, propender por la defensa y el respeto por los derechos de los peatones y promover el hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

ARTÍCULO CUARTO: FORMULACION, IMPLEMENTACION Y EVALUACION.- La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las Secretarías Distritales de Educación; Cultura, Recreación y Deporte, Gobierno y Seguridad, Justicia y Convivencia, adelantará la formulación, implementación y evaluación de la Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, presentando al Concejo de la ciudad un informe anual en la semana anterior al día de los peatones que contenga un diagnóstico actualizado sobre la situación del peatón y las propuestas para el ajuste y mejoramiento de la misma.

Parágrafo 1º.- Durante los procesos de formulación, implementación y evaluación de la Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se deberá garantizar la participación ciudadana y su directa incidencia en las decisiones y actuaciones a realizar.

Parágrafo 2º.- La Secretaría Distrital de Gobierno promoverá la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones; ejercer control social y veeduría sobre Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN, propender por la defensa y el respeto por los derechos de los peatones y promover el hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

ARTÍCULO QUINTO: DIA DISTRITAL DEL PEATON: Se declara el 17 de agosto de cada año como el día distrital de los peatones, en concordancia con el día Internacional del peatón; en consecuencia, se modifican los artículos cuarto y quinto del Acuerdo 668 de 2017, “Por medio del cual se crea el programa “Parquea Tu Bici”, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, los cuales quedarán así:

ARTÍCULO CUARTO. Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el 17 de agosto de cada año como el Día Distrital del Peatón.

ARTÍCULO QUINTO. Durante la Semana de la Bicicleta y del Día Distrital del Peatón la Administración Distrital, a través de las Secretarías Distritales de Gobierno, Movilidad, Educación y Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte - IDR, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán eventos culturales, educativos, recreativos y deportivos para el fomento y divulgación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta y/o el peatón en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día Distrital del Peatón.

ARTÍCULO SEXTO: PLAN DE ACCION: Dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo, la Administración Distrital formulará la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN” y definirá el Plan de Acción para lo que resta del actual período constitucional.

Dentro de los tres meses siguientes a la expedición del plan de desarrollo, cada administración deberá adoptar el plan de acción distrital y las metas para dar cumplimiento a la Política Pública “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, en el Distrito Capital.

ARTICULO SEPTIMO: VIGENCIA.- El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Cordialmente,

CELIO NIEVES HERRERA

Concejal

CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS

Concejal

MANUEL JOSE SARMIENTO A.

Concejal

Vocero PDA

ALVARO JOSE ARGOTE MUÑOZ

Concejal

Proyectó y elaboró: Oscar Daza