 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION: 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL
Período Constitucional 2020-2023

SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

ACTA: 014
 FECHA: 10 de febrero de 2023
 HORA DE INICIACIÓN: 9:26 a.m.
 HORA DE FINALIZACIÓN: 12:59 p.m.
 PRESIDENTE: H.C. Edward Aníbal Arias Rubio
 SECRETARIO: Dagoberto García Baquero

ORDEN DEL DÍA

1. Registro electrónico de concejales y verificación del quórum
2. Lectura, discusión y aprobación del orden del día
3. Lectura, discusión y aprobación de proposiciones
4. Continuación debate de Control Político

En desarrollo de las siguientes proposiciones:

- Proposición 013 aprobada el 19 de enero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: Metro de Bogotá.

Citantes: Bancada partido Colombia Humana UP. Honorables concejales Heidi Lorena Sánchez Barreto, José del Carmen Cuesta Novoa, Ana Teresa Bernal Montañez.

Citados: José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá, Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad, Juan Mauricio Ramírez Cortés,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Secretario Distrital de Hacienda, Carolina Urrutia Vásquez, Secretaria Distrital de Ambiente.

Invitados: Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital, Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 017 aprobada el 19 de enero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: Estado de ejecución obras de movilidad y proyecto primera línea del Metro de Bogotá, vigencia 2023.

Citantes: Bancada partido Centro Democrático. Honorables concejales Óscar Ramírez Vahos, Jorge Luis Colmenares Escobar, Humberto Rafael Amín Martelo, Diana Marcela Diago Guáqueta, Javier Alejandro Ospina Rodríguez

Citados: Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad; Diego Sánchez Fonseca, Director General del Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, Álvaro Sandoval Reyes, Director Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial; José Leonidas Narváez, Empresa Metro de Bogotá.

Invitados: Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital, Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 046 aprobada el 26 de enero de 2023 en sesión Plenaria y, la proposición aditiva 099 aprobada el 02 de febrero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: Empresa Metro de Bogotá / Metro de Bogotá.

Citantes: Bancada partido Alianza Verde. Honorables concejales Lucía Bastidas Ubate, Andrés Darío Onzaga Niño, Martín Rivera Álzate, Luis Carlos Leal Angarita, María Clara Name Ramírez, Diego Andrés Cancino Martínez, Libardo Asprilla Lara, María Fernanda Rojas Mantilla, Julián David Rodríguez Sastoque, Julián Espinosa Ortiz.

Citados: José Leonidas Narváez, Empresa Metro de Bogotá, Felipe Edgardo Jiménez Ángel, Secretario Distrital de Gobierno.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Invitados: Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital; Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital; Ministerio de Transporte.

- Proposición 049 aprobada el 27 de enero de 2023 en la Comisión Primera Permanente de Plan y trasladada a Secretaría General el 30 de enero de 2023.

Tema: Metro de Bogotá: ¿Realidad o falacia?

Citantes: Bancada partido Colombia Justa Libres. Honorable concejal Marco Acosta Rico.

Citados: Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad; Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda; María Mercedes Jaramillo Garcés, Secretaria Distrital de Planeación; Óscar Antonio Gómez Heredia, Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia; José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá; Cristina Arango Olaya, Gerente General de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 050 aprobada el 27 de enero de 2023 en la Comisión Primera Permanente de Plan y trasladada a Secretaría General el 31 de enero de 2023.

Tema: Avance del contrato 163 de 2019, primera línea del Metro de Bogotá, y su posible modificación.

Citantes: Bancada partido Dignidad. Honorable concejal Manuel Sarmiento Arguello.

Citados: Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda; José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital Viviana Barberena Nisimlat, Veedora Distrital, Jeimmy Sulgey Villamil Buitrago, Gerente General Empresa Férrea Regional; Francisco Lozano Gamba, Presidente Financiera de Desarrollo Nacional; Nicolás García Bustos, Gobernador de Cundinamarca; Luis Alberto Rodríguez, Departamento Nacional de Planeación.

- Proposición 051 aprobada el 27 de enero de 2023 en la Comisión Primera Permanente de Plan y trasladada a Secretaría General.

Tema: Sistema Metro de Bogotá D.C.


Citantes: Bancada partido Polo Democrático Alternativo. Honorables concejales Carlos Alberto Carrillo Arenas, Álvaro José Argote Muñoz, Celio Nieves Herrera.

Citados: Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad; José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá; Diego Sánchez Fonseca, Director General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU; Orlando Santiago Cely, Gerente General Empresa de Transporte del Tercer Milenio; María Mercedes Jaramillo Garcés, Secretaria Distrital de Planeación; Representante del Consejo Regional; Director de la Región Metropolitana; Director de la Agencia Regional de Transporte.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital Viviana Barberena Nisimlat, Veedora Distrital, Jeimmy Sulgey Villamil Buitrago, Gerente General Empresa Férrea Regional; Francisco Lozano Gamba, Presidente Financiera de Desarrollo Nacional; Nicolás García Bustos, Gobernador de Cundinamarca; Luis Alberto Rodríguez, Departamento Nacional de Planeación.

- Proposición 052 aprobada el 27 de enero de 2023 en la Comisión Primera Permanente de Plan y trasladada a Secretaría General el 31 de enero de 2023.

Tema: Primera Línea de Metro.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Citantes: Bancada partido Cambio Radical. Honorables concejales César Alfonso García Vargas, Samuel Benjamín Arrieta Buelvas, Pedro Julián López Sierra, Juan Felipe Grillo Carrasco, Rolando Alberto González García.

Citados: Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad; José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 053 aprobada el 27 de enero de 2023 en la Comisión Primera Permanente de Plan y trasladada a Secretaría General el 31 de enero de 2023.

Tema: Ejecución primera línea del Metro de Bogotá D.C

Citantes: Bancada partido Liberal Colombiano. Honorables concejales Luz Marina Gordillo Salinas; Samir José Abisambra Vesga, Germán Augusto García Maya, Armando Gutiérrez González, Venus Albeiro Silva Gómez, Álvaro Acevedo Leguizamón.

Citados: José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá; Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad; Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda.


Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital y Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 059 aprobada el 28 de enero de 2023 en la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y trasladada a la Secretaría General el 31 de enero de 2023.

Tema: Metro de Bogotá D.C.

Citantes: Bancada partido de La U. Honorable concejal Rubén Darío Torrado Pacheco.

Citados: José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá; Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda; Diego Sánchez Fonseca, Director

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU; Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 092 aprobada el 31 de enero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: Futuro de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Citantes: Bancada partido Nuevo Liberalismo. Honorables concejales Marisol Gómez Giraldo, Juan Javier Baena Merlano.

Citados: Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda; Felipe Edgardo Jiménez Ángel, Secretario Distrital de Gobierno; María Mercedes Jaramillo Garcés, Secretaria Distrital de Planeación; Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad; José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

- Proposición 093 aprobada el 31 de enero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: “Metro de Bogotá: Por fin una realidad”.


Citantes: Bancada partido Conservador Colombiano. Honorables concejales Nelson Cubides Salazar, Gloria Elsy Díaz Martínez.

Citado: José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá.

Invitados: Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital; Ministerio de Transporte, Procuraduría General de la Nación.

- Proposición 094 aprobada el 31 de enero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: Estado actual de la primera línea del Metro de Bogotá.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Citantes: Bancada partido Movimiento Alternativo Indígena y Social-MAIS. Honorable concejala Ati Quigua Izquierdo.

Citados: José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá; Deyanira Consuelo Ávila, Secretaria Distrital de Movilidad.

- Proposición 095 aprobada el 31 de enero de 2023 en sesión Plenaria.

Tema: “Metro de Bogotá”.

Citantes: Bancada partido político MIRA. Honorable concejal Fabián Andrés Puentes Sierra.

Citados: José Leonidas Narváez, Gerente Empresa Metro de Bogotá; Alfredo Bateman Serrano, Secretario Distrital de Desarrollo Económico.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruiz Rodríguez, Contralor Distrital; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital.

5. Comunicaciones y varios.

DESARROLLO

1. REGISTRO ELECTRÓNICO DE CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

PRESIDENTE: Buen día a todos los honorables concejales, buen día a quienes representan las entidades del Distrito que nos acompañan, a las personas que están representando a los entes de control, a los funcionarios, a los ciudadanos.

Señor Secretario, permítase abrir registro de concejales. Como lo hemos dicho anteriormente en el día de ayer, no vamos a tener editoriales, sino que continuamos con el debate y en este caso, con la bancada del partido Verde.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Muy buenos días, buenos días honorables concejales, concejales, funcionarios de la Administración, de la Corporación y demás personas que nos acompañan, siendo las 9:26 minutos de la mañana, damos inicio a esta sesión Plenaria convocada para el día de hoy 10 de febrero de 2023, les informo honorables concejales que se encuentra habilitado el registro electrónico.

PRESIDENTE: Registremos concejales que han hecho ingreso, señor Secretario.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

Me permito realizar el registro de los honorables concejales que se encuentran presentes: GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ, JOSÉ DEL CARMEN CUESTA NOVOA, DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JUAN JAVIER BAENA MERLANO, ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN, MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ, HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA, EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO, JULIÁN ESPINOSA ORTIZ, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, LUIS CARLOS LEAL ANGARITA, ÁLVARO JOSÉ ÁRGOTE MUÑOZ, DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA, MARCO FIDEL ACOSTA RICO, LIBARDO ASPRILLA LARA, MARTÍN RIVERA ALZATE, RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO, JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE y ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ.

Le informo señor Presidente que se encuentran presentes veinticuatro (24) honorables concejales, contamos con quórum decisorio.

Presentaron excusa los honorables concejales ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO y ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS.

Durante la sesión se registraron los honorables concejales, MARISOL GÓMEZ GIRALDO, GERMÁN AUGUSTO GARCÍA MAYA, DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ, SAMUEL BENJAMÍN ARRIETA BUELVAS, VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ, ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, EMEL ROJAS CASTILLO, ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO, HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS, SAMIR JOSÉ ABISAMBRA VESGA, FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA, CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, JORGE LUIS

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

COLMENARES ESCOBAR, MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, JAVIER ALEJANDRO OSPINA RODRÍGUEZ y ANDRÉS DARÍO ONZAGA NIÑO.

De la Administración se registra la presencia de los siguientes funcionarios: JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS, Secretario Distrital de Hacienda; FELIPE EDGARDO JIMÉNEZ ÁNGEL, Secretario Distrital de Gobierno; JOSÉ LEONIDAS NARVÁEZ, Gerente Empresa Metro de Bogotá; DIEGO SÁNCHEZ FONSECA, Director General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU; DEYANIRA CONSUELO ÁVILA, Secretaria Distrital de Movilidad; ALFREDO BATEMAN SERRANO, Secretario Distrital de Desarrollo Económico; MARÍA MERCEDES JARAMILLO GARCÉS, Secretaria Distrital de Planeación; ÓSCAR ANTONIO GÓMEZ HEREDIA, Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia; DIEGO MONTERO, delegado Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB; ÁLVARO SANDOVAL REYES, Director Unidad de Mantenimiento Vial; ORLANDO SANTIAGO CELY, Director de la Empresa Transmilenio S.A., y CAROLINA URRUTIA VÁSQUEZ, Secretaria Distrital de Ambiente.

De los Organismos de Control se hicieron presentes: CARLOS ORLANDO ACUÑA RUIZ, Contralor Auxiliar, delegado de la Contraloría de Bogotá; JHOANA ANDREA SALOMÓN CASTRO, Personera delegado de la Personería Distrital y MIGUEL FERNANDO JIMÉNEZ OLMOS, Asesor de Despacho, delegado de la Veeduría Distrital.

PRESIDENTE: Leamos el orden del día, señor Secretario.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

2. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El Secretario da lectura al orden del día transcrito al inicio de esta acta.

SECRETARIO: Ha sido leído el orden del día, señor Presidente.

PRESIDENTE: En consideración el orden del día leído.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Registremos concejales.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

Ha sido aprobado el orden del día como fue leído.

PRESIDENTE: Siguiendo punto del orden del día.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

3. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DE PROPOSICIONES

SECRETARIO: Primera proposición, señor Presidente.

“Tema: Estado de Gestión y Seguimiento del Plan de Manejo Ambiental del Humedal Tibabuyes.


Citados: Secretaría Distrital de Ambiente; Secretaría Distrital de Hábitat; Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá; Secretaría Distrital de Planeación; Instituto Distrital de Gestión del Riesgo y Cambio Climático y el Jardín Botánico de Bogotá.

Invitados: Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca-CAR; Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Región Administrativa y Planeación Especial RAPE; Instituto Hidrológico, Meteorológico y Gestiones Ambientales-IDEAM; Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastres; Comisión Nacional Ambiental; Fundación Humedales de Bogotá-Canto al Agua; Fundación Somos Uno; SOS Humedal Tibabuyes; Comunidad Indígena Muisca de Suba; Sindicato de Trabajadores y Empleados de Servicios Públicos Autónomos; Instituto Descentralizados de Colombia; Veeduría Distrital; Contralor Distrital, Personería Distrital.

Cuestionario que consta de veintitrés (23) preguntas.

Firma, Ati Quigua Izquierdo, Movimiento Indígena y Alternativo-MAIS”.

Ha sido leída la proposición señor Presidente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada, señor Presidente,

PRESIDENTE: Siguiendo proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

“Tema: Empresa de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá.

Citados: Felipe Jiménez Ángel, Secretario Distrital de Gobierno, Nadya Milena Rangel, Secretaría Distrital de Hábitat; Alexis Javier Baquero, Presidente de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá.

Invitados: Personero Distrital, Contralor Distrital, Veeduría de Bogotá y Sindicato de Trabajadores de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá-ETB.

Un cuestionario que consta de veintiocho (28) preguntas, firmado por el concejal Manuel José Sarmiento Arguello”.

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada la proposición.

PRESIDENTE: Siguiendo proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente

Tema: “Estado de obras de movilidad en Bogotá.

Citados: Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa Metro de Bogotá, S.A.

Invitados: Personería de Bogotá, Contraloría de Bogotá y Veeduría Distrital.

Cuestionario que consta de diecisiete (17) preguntas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Firma Jorge Luis Colmenares Escobar, vocero del partido Centro Democrático”.

Ha sido leída la proposición señor Presidente.

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada señor Presidente.

PRESIDENTE: Siguiendo proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

“Tema: Cumplimiento de las funciones de la Secretaría de Hábitat y dignificación de los recicladores.

Citados: Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos-UAESP, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Hábitat.

Invitados: Contraloría, Veeduría, Personería.

Un cuestionario que consta de tres (3) preguntas con sus respectivos numerales.

La firma Luis Carlos Leal Angarita, partido Alianza Verde”.

Ha sido leída la proposición.

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada la proposición.

PRESIDENTE: Siguiendo proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

“Tema: Corredor verde de la Séptima.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Citados: Doctora Deyanira Ávila Moreno, Secretaria Distrital de Movilidad; Diego Sánchez Fonseca, Director del IDU; Doctor Orlando Santiago Cely, Gerente de la Empresa Transmilenio S.A.

Invitados: Personero, Contralor, Veedora Distrital.

Un cuestionario de cuatro (4) preguntas.

Firma, Diana Marcela Diago Guáqueta, vocera bancada partido Centro Democrático”.

PRESIDENTE: En consideración la proposición leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada la proposición.

PRESIDENTE: Siguiente proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

“Tema: Proposición de reconocimiento en Nota de Estilo a la labor del doctor Francisco José Álvarez Gómez.

El doctor Francisco José Álvarez Gómez es abogado del Colegio Mayor del Rosario, especialista en Derecho Procesal y en Derecho de las Telecomunicaciones de la misma Institución Universitaria.

Firma, concejal Ávaro Acevedo Leguizamón, bancada del partido Liberal”.

Ha sido leída la proposición de Nota de Estilo, señor Presidente.

PRESIDENTE: En consideración la proposición leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada, señor Presidente.

PRESIDENTE: Siguiente proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

“Tema: Proposición Nota de Estilo al Colegio Taller Psicopedagógico de los Andes.

El Concejo de Bogotá enaltece y celebra el trabajo del Colegio Taller Psicopedagógico de los Andes, durante estos 36 años prestando sus servicios a la comunidad de la localidad de Ciudad Bolívar.

Firma el concejal Rubén Darío Torrado Pacheco”.

Ha sido leída la proposición de Nota de Estilo, señor Presidente.

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada, señor Presidente.

PRESIDENTE: Siguiente proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.


“Tema: Reconocimiento con Nota de Estilo del Concejo de Bogotá, al partido político Unión Patriótica.

El Concejo de Bogotá reconoce y exalta la trayectoria política a sus 38 años de fundación y en un homenaje necesario como resultado de la Declaratoria de la Corte Interamericana de Derechos Humanos al Estado de Colombia como responsable por las violaciones de derechos humanos cometidos en perjuicio de más de 6 mil víctimas integrantes y militantes del partido político Unión Patriótica-UP, a partir de 1984 y por más de 20 años.

En mérito de lo expuesto solicito a la Mesa Directiva del Concejo de Bogotá, D.C., que se le haga llegar a Aida Abella Esquivel como Presidenta de la Unión Patriótica el presente reconocimiento de Nota de Estilo.

Cordialmente, Bancada Colombia Humana-Unión Patriótica”.

Ha sido leída la proposición de Nota de Estilo, señor Presidente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

PRESIDENTE: En consideración la proposición leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada, señor Presidente.

PRESIDENTE: Siguiente y última proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

“Tema: Operación del relleno sanitario Doña Juana.

Citados: Secretaría Jurídica Distrital, Secretaría Distrital de Hábitat, Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos-UAESP, Contraloría de Bogotá y Personería de Bogotá.

Invitados: Fiscalía General de la Nación, Procuraduría General de la Nación y Veeduría Distrital.

Un cuestionario que consta de catorce (14) preguntas, firmada por la bancada del partido Alianza Verde”.

Ha sido leída la proposición, señor Presidente.

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada, señor Presidente.

PRESIDENTE: Siguiente proposición.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

“Tema: Reconocimiento de Nota de Estilo del Concejo de Bogotá a la labor del empresario Efrén Cardona Rojas.

El señor Efrén Cardona Rojas es abogado de profesión de la Universidad Libre de Colombia con Magister en Estudios Políticos y Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Javeriana.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Cordialmente, Libardo Asprilla Lara, Concejal de Bogotá”.

Ha sido leída la proposición de Nota de Estilo, señor Presidente.

PRESIDENTE: En consideración la proposición que ha sido leída.

SECRETARIO: Ha sido aprobada la proposición de Nota de Estilo, señor Presidente.

PRESIDENTE: Listo, el próximo miércoles vamos a tener sesión con la Asamblea de Cundinamarca en este recinto. Vamos a hacer una sesión conjunta el próximo miércoles, la idea es que vamos a trabajar sobre sostenibilidad alimentaria y los invito a que las proposiciones que ustedes decidan hacer llegar a la Mesa, pues lo hagan precisamente para tener lo que consideren ustedes como insumo. La idea es que, así como estamos haciendo este debate, podamos hacer en ese día un foro donde todos puedan intervenir.

Para la comodidad de los diputados, las personas que hoy ocupan las presidencias de las comisiones del Concejo, nos van a acompañar desde este espacio para que ellos ocupen esas sillas, van a ocupar las sillas de los entes de control y la idea es que todos estén con micrófono para poder atender junto a las mesas directivas de ellos que están acá, la sesión y el foro de ese día.

Que, si van a presentar las proposiciones por favor, las presentemos en formato Foro.

Entonces continuamos con la proposición 46 que fue aprobada el 26 de enero de 2023 en sesión Plenaria y la Aditiva 099 aprobada el 02 de febrero de 2023 en sesión Plenaria.

Concejal Luis Carlos Leal. Concejal, regáleme dos minutos para hacer registro de concejales.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

Certifico el registro de la concejal MARISOL GÓMEZ GIRALDO y el concejal GERMÁN AUGUSTO GARCÍA MAYA.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Han sido registrados los concejales señor Presidente.

PRESIDENTE: Concejales Leal.

H.C. LUIS CARLOS LEAL ANGARITA: Presidente muchas gracias, si me ayudan en cabina con la presentación y en el recinto, con un poquito de silencio.

Gracias Presidente, bueno primero, pues celebrar la noticia del día de ayer donde en la reunión que tuvo la Alcaldesa con el Presidente Gustavo Petro pues anuncian que la decisión de subterranizar el metro o no, pues estará en mesas técnicas. Finalmente creo que la decisión técnica pues debe estar en cabeza de las personas que dominan y manejan claramente este tema, lo que hacemos acá es un control político, pero también una defensa del interés de la ciudadanía y yo quiero plantear mi postura desde una postura técnica que de pronto no se evalúa mucho o que no se ha visto acá en Bogotá pero que sí se ha visto a nivel de diferentes metros y mire usted Presidente no sé si usted sabía, ayer me hicieron llegar un documento cuando quitaron los viaductos en Nueva York del centro y decidieron subterranizar las líneas del metro que estaban inicialmente en viaductos, uno de los conceptos más importantes fue un concepto de 150 profesionales de la salud y me parece importante, que ya desde esa época se reconocía el impacto en salud que claramente se evidenciaba al tener un metro que efectivamente no pensaba en algunas afectaciones en salud que se presentaban con un metro elevado y es lo que quiero traer hoy al debate, Presidente.

Tal vez la afectación de los bienes inmuebles, tal vez el hecho de que se ha hecho compra de predios, tal vez ese tipo de tecnicismo así como la capacidad que pueda tener el pasajero hora metro si es subterráneo si es elevado, la diferencia claramente entre las estaciones pues confío en que las mesas técnicas la van a tener clara y van a tener en cuenta que como está planteado en este momento al ser una diferencia entre estaciones de más de 1.4 kilómetros, que la afectación urbanística que se presenta y que además de utilizar los otros predios que ya se adquirieron en inmobiliario urbano, en beneficio de un ambiente mucho más saludable en corredores realmente verdes que sean verdes por sus activos ,y no por la pintura de sus automóviles o su parque automotor, pues efectivamente esa decisión de la mesa técnica pues espero que se vea revelada en bien de la comunidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Pero lo que sí hay que dejar claro, es que tener un viaducto y un metro por un viaducto pues tiene diferentes afectaciones a nivel de la salud; una primera, pues es que como está planteado en estos momentos, al convertirse en un alimentador de Transmilenio pues vamos a seguir teniendo y manteniendo tres líneas BRT, que van a aportar a la contaminación del ambiente y la contaminación del ambiente pues yo creo que no necesito explicar ante esta Corporación, que claramente tiene unos impactos importantes a nivel de la salud de las poblaciones, no solo a nivel de la salud ni siquiera respiratoria sino a nivel de la salud ocular, de la salud dermatológica y esto, ya pues digamos que tiene un impacto en la población, pero además de generar un aumento en la emisión y en la contaminación pues estamos compitiendo con la superficie y estamos afectando la vegetación de la superficie, la señora Secretaria de Ambiente no me dejará mentir, pero tener un viaducto claramente quita la posibilidad de que pudiéramos utilizar las capas vegetales superficiales para poder aumentar los activos ecológicos ambientales y de esta manera, pues disminuir también la carga, el impacto que pueda tener en el ambiente la emisión de gases pero además preservar las especies y todos los activos que puedan generar fotosíntesis o los efectos fotosintéticos a nivel del ambiente.

Un tercer impacto en la salud, y que es de la salud de la que muchos hablamos pero que lamentablemente pues pocas acciones se toman porque no se conocen a veces los efectos desencadenantes pues son los efectos en salud mental, claramente la percepción de la seguridad, al generar unos viaductos que inducen inseguridad en sus entornos por las sombras que generan los viaductos, por los entornos y los rotos que se generan alrededor, que no solo se ha evidenciado en los viaductos que ya se han construido sino, que se ha evidenciado a nivel internacional, pues tiene una afectación en la salud mental, no tener la posibilidad de disfrutar la ciudad y desarrollarse en una ciudad libremente sin estar pensando que me van a matar o que me van a robar en la esquina tiene una afectación en la salud mental y de hecho ese debería ser uno de los enfoques principales en la planeación de las ciudades. Las ciudades deberían estar diseñadas, pensadas y planeadas en garantizar que sus habitantes pues puedan desarrollarse libre y plenamente y de una manera satisfactoria en todos sus aspectos, que tengan la misma capacidad y oportunidad de decidir, de escoger y desenvolverse y claramente el impacto urbanístico que tiene un viaducto y el impacto de inseguridad pues son limitaciones que afectan la salud mental y el desarrollo de una persona dentro de una ciudad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Y finalmente, para no cansarlos tanto, porque cada que hablo empiezan a hablar nuevamente, el impacto en generación de ruido, en los decibeles que tiene un metro subterráneo puede llegar alrededor de los 60 o 70 decibeles en las zonas donde genera el tránsito y los metros que están localizados en viaductos, por más tecnología de avanzada logran niveles de 95 decibeles, más o menos 35 decibeles por encima de lo que generan los viaductos subterráneos. Todo esto se ha demostrado a nivel de diferentes estudios y no solo con los metros elevados sino con la contaminación auditiva en general lo que produce daños a nivel auditivo, daños y reacciones nerviosas que aumentan el nivel de estrés, cambios en la frecuencia cardíaca, no sé si ustedes sabían, pero una de las razones y la Secretaría de Ambiente también me corregirá porque es la entidad encargada de hacer este tipo de verificaciones, los bits de las discotecas terminan sincronizándose en algunos momentos con la frecuencia cardíaca, haciendo que los momentos que deberían ser de reposo de las personas, se generen episodios de taquicardia, aumentos de la tensión arterial y todo esto se traduce en un aumento en la frecuencia y en la presentación de enfermedades cardiovasculares.

Al analizar este tipo de intervenciones que deberían ser permanentes y que deberían ser para facilitar, no solo la movilidad de la ciudadanía sino además, la salud y el libre desarrollo de las personas dentro de una Capital como lo es Bogotá, pues yo creo que este es un enfoque vuelvo y repito, al que muchas veces no se le pone mucha atención pero que claramente aquí los impactos no son en cupos de endeudamiento, no son digamos, contratos o negocios sino, son en vidas, que me parece importante que de vez en cuando analicemos como ciudad.

Gracias Presidente.

PRESIDENTE: Registremos concejales que han hecho ingreso.

SECRETARIO: Con gusto Presidente.

Certificamos el registro de los concejales DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ, SAMUEL BENJAMÍN ARRIETA BUELVAS, VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ, ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ.

Se ha realizado el registro señor Presidente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

PRESIDENTE: Concejal Espinosa.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTIZ: Gracias Presidente, permítame un segundito que estamos compartiendo la PPT a ver si de pronto aparece en pantalla.

SECRETARIO: Con su venia Presidente, registramos la presencia del señor concejal EMEL ROJAS CASTILLO.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTIZ: Permítame un segundo Presidente detengo la presentación y la vuelvo a poner para que quede lista, bueno, mientras sale la presentación voy a ir avanzando, gracias Presidente, saludo la importancia de este debate sobre todo, por todo lo que está sucediendo hoy en el debate nacional, lo que ha traído a la Mesa el Presidente Petro y lo que ha traído la Alcaldesa Claudia López, además, saludando que ayer en el duelo entre el Presidente y la Alcaldesa, haya habido un diálogo fluido que oriente a que se vayan a unas mesas de trabajo y que sean las mesas técnicas las que de una u otra manera puedan definir qué es lo que se va a hacer en la ciudad de Bogotá, entendiendo pues que nosotros tenemos una postura, yo quiero mostrar algunos ejemplos de lo que ha sucedido y lo que ha sido la construcción de algunos metros subterráneos y algunos metros aéreos en el mundo que me parece importante traer a colación para mostrar que efectivamente la construcción de un metro subterráneo y la construcción de un metro elevado distan bastante uno del otro y distan bastante, en términos de tiempo.

El caso de Quito es uno de los casos más emblemáticos en términos de...

H.C. DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ: Presidente, me retiro media hora que tengo una citación de la Procuraduría y ya vuelvo al debate, mil gracias.

PRESIDENTE: Concejal Espinosa.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTIZ (continúa): Gracias Presidente, bueno el caso de Finlandia es un caso importante porque es un metro subterráneo que tiene una construcción de 13 años, el problema de los metros subterráneos es que así se hagan estudios sobre la viabilidad de los metros, la posibilidad de que vayan subterráneos abre un boquete y es que, cuando se empiezan a cavar y se empiezan a hacer todas las excavaciones de esto, pues empiezan a salir problemas. En el caso de Bogotá es

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

uno de esos, porque es que Bogotá nunca fue planeada, Bogotá difícilmente sabemos qué hay debajo de la ciudad y cuando empezamos a subterranizar el metro nos vamos a encontrar con muchas cosas, entonces una cosa es la planeación de la Fase II y la Fase III del metro y otra cosa es un contrato que ya lleva un proceso de ejecución y que nosotros podamos decir, que efectivamente en 6 años podemos subterranizar eso con una empresa china que no tiene la experiencia en metros subterráneos, pensando que eso va a ser así. El caso del eje ambiental al lado de la Universidad de los Andes, es muestra de eso, cuando empezaron a construir el eje ambiental empezaron a salir hallazgos arqueológicos, eso detuvo de forma inmediata la construcción de esto y al detenerlo, pues amplió los tiempos frente a la construcción del eje ambiental.

Entonces pues el caso de Helsinki, es un caso que es muy importante; el caso de Kiev en Ucrania es un caso pues que tiene unos tiempos de ejecución grandes, claro, transversalizado por la guerra y por supuesto, que tiene que ver una construcción casi de 76 años, mientras que los metros elevados terminan construyéndose de forma mucho más rápida, el caso de Sao Pablo en Brasil es una construcción de 6 años que facilita de verdad, la integración de todos los modelos férreos y que permite que la gente tenga una solución de transporte rápida y efectiva ¿Sí? El caso de Alemania que también es una construcción de 6 años pues nos deja entrever que, entre 6 y 70 años, entre 6 y 13 años como el caso de Helsinki pues da la posibilidad de verdad, de una solución entre comillas. rápida para la movilidad y es que yo repito el caso de lo que dije cuando hice el debate al metro al principio de este gobierno y es que mi abuelo cuando se entera que yo soy elegido como concejal de Bogotá, me invita a su casa y saca un periódico de 1952, un periódico amarillo que decía Bogotá tendrá metro en 3 años, 1952 queridos colegas, o sea, estamos hablando que más de 70 años después, seguimos hoy con la discusión de si vamos a tener metro o no vamos a tener metro, máxime en un momento en que tenemos un contrato firmado y que tenemos pues unas apropiaciones presupuestales andando más de mil predios comprados en la ciudad de Bogotá, un avance de obra del 18% y ya un cronograma de entrega del metro.

Entonces, claramente esto que ya tiene un contrato de concesión firmado, que tiene unos CDP y que tiene un adelanto de obra, pues detenerlo es un poco ciego, detenerlo es un poco malo para la ciudad, porque claro, yo he visto señor Gerente del Metro, el debate que ha habido en redes sociales porque uno dice, no es que tiene un avance del 18%, Gerente Leonidas y le dicen a uno ¿Dónde está el avance? No es que la compra de los predios es un avance, es que la realización del patio taller es un avance,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

es que la obra del deprimido de la calle 72 es un avance, el hecho de que no se haya puesto un solo pilote en Bogotá no significa que no haya un avance del metro, y esos avances no se pueden obviar porque claramente pues tenemos una obra, un contrato de concesión de 14 billones de pesos que tiene además contratos ya firmados, el contrato de diseño que fue del 25 de agosto de 2020, el contrato de la construcción de las troncales de Transmilenio para hacer la conexión del metro, el contrato de los sistemas ferroviarios para señalización, control automático de trenes, que viene andando a través del concesionario y por supuesto, todo lo que tiene que ver con la provisión del material rodante que mucho ha llegado ya a la ciudad de Bogotá y que nos permite identificar que, pues esto es una obra que está avanzando.

Es que es diferente cuando una obra no ha empezado a cuando un contrato ya se firmó, ya se contrató y ya se está avanzando como es el caso de la primera línea del metro de Bogotá.

Claro, acá se han puesto sobre la mesa del debate lo ha puesto el Presidente Petro, varias opciones para dar un cambio a la línea del metro, entonces se dice, vea subterraricemos la primera línea del metro después de la estación de la 10ª hasta la calle 100, otra opción dijeron después, de la estación de la 14 hasta la calle 100 y se puso una tercera, que es la de la subterrarización de la primera línea del metro de Bogotá después de la estación de la 16 hasta la calle 100, o sea de la calle 72 hasta la calle 100, que es la única realmente viable en términos jurídicos porque se podría hacer a través de la adición de un contrato.

Es que la contratación pública en Colombia tiene unas leyes, tiene unas normas, que regulan esas posibilidades y que permiten decir hasta dónde podemos llegar para hacer algo y lo que se ha dicho acá, es que podemos llegar a hacer hasta una adición de máximo el 50% del presupuesto inicial. Subterranizar las otras opciones que es hacerla subterránea casi por toda la Avenida Caracas implicaría una adición de más del 50% del presupuesto por lo cual, nos veríamos abocados a no cumplir la Ley de Contratación Estatal en Colombia, pero además tenemos un problema grave y es que el contratista, el Consorcio Chino que en su mayoría aportó experiencia en metros elevados, tiene experiencia es el 85% del consorcio, el otro 15% aporta experiencia en metros subterráneos, así que nos abocaríamos a un problema jurídico al hacer una modificación de un contrato que hoy no se puede modificar sino que tendría que ser un nuevo contrato y oiga bien, esto podría generar un posible detrimento patrimonial.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-


Es que la inversión de 4.400 millones de dólares que se tiene en esto, incluyen muchas obras, incluye viaducto, patio taller, sistemas ferroviarios, material rodante, traslado anticipado de servicios públicos, gestión social, predial, interventorías, consultorías y al modificar esto podría no utilizarse muchas de las obras que a hoy se están ya realizando y de los predios que a hoy se compraron y ojo, ya se demolieron, porque es que nosotros ya hemos visitas a esos predios, hemos hecho control político en este recinto, hablando sobre la importancia de garantizar la seguridad de esos predios y la respuesta principal hacia esas personas, es, no se preocupen que ya están empezando las obras del metro y en la medida en que las obras se adelanten, vamos a garantizar que haya seguridad en esos predios y al garantizar que haya seguridad, pues vamos a garantizar que esos predios que hoy están entre comillas sueltos y llenos de escombros de demolición pues no sean focos de inseguridad.

Entonces la seguridad para la gente termina siendo garantizada en la medida en que empiezan las obras.

Gracias Presidente, regáleme dos minuticos adicionales o tres, si puede.

En la medida que garantizamos la continuidad de estas obras, garantizamos la seguridad para esto y no hacemos, ni un posible detrimento patrimonial ni una posible celebración indebida de contratos. Es que miremos este artículo del Código Penal, “Peculado por apropiación oficial diferente. El servidor público que dé a los bienes del Estado o de empresas o instituciones en que este tenga parte y cuya administración, tenencia o custodia se le haya confiado por razón o con ocasión de sus funciones, aplicación oficial diferente de aquella que están destinados o comprometa sumas superiores a las fijadas en este presupuesto o las invierta o utilice en forma no prevista en este, en perjuicio de la inversión social o de salarios o prestaciones sociales de los servidores, incurrirá -ojo- en prisión de 16 a 54 meses y además una multa”, entonces a quién podríamos tener abrogado a esto, quién estaría incumpliendo esto, pues los funcionarios de Bogotá que fueron los que suscribieron este contrato, los funcionarios que dijeron que era posible ejecutar esta obra y que estarían yendo en contra del Código Penal y estarían infringiendo las leyes para la regulación contractual.

Así que esto y con esto cierro Presidente, trae unas posibles consecuencias que son muy graves para Bogotá, para la gente de la ciudad y sobre todo para la confianza

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

inversionista que hacen las empresas extranjeras que confían en que acá cuando se hace una apropiación presupuestal se cumple y se le da una continuidad a esto.

Se incurre en un cambio en el objeto contractual de contrato firmado, lo que implica la celebración de un nuevo contrato y no de uno adicional como indica la Sección III del Consejo de Estado. Hay que tener en cuenta que el Conpes obligó al Distrito a la creación de la Empresa Metro y con esta creación lo hace responsable y hace responsable a los capitalinos de responder ante cualquier demanda, aquí el que responde por las demás es el Gobierno Distrital. Esto además va en contravía del proceso de planeación, esto no es una obra improvisada, tiene un acta de inicio y en este momento se encuentra en ejecución. Además, se van a presentar demandas por la adjudicación indebida de contratos, todo en razón en que la experiencia solicitada para esto, no era para metros subterráneos, sino se solicitó una experiencia para metros aéreos y además, pues se constituye un detrimento patrimonial de un impacto fiscal que puede ser incalculable señor Secretario de Hacienda y este impacto fiscal no podríamos permitirlo, máxime cuando estamos con las cuentas a borde y hemos venido acá al Concejo de Bogotá a tramitar cupo de endeudamiento para temas de movilidad.

Gracias señor Presidente por permitirme esta intervención acá y esperando que tanto la Alcaldesa como el Presidente logren un acuerdo técnico para sacar esta obra adelante para la Ciudad.

Gracias Presidente.

PRESIDENTE: Registremos concejales, Secretario.

SECRETARIO: Con gusto Presidente.

Certifico el registro de los concejales ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO, HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO y LUZ MARINA GORDILLO SALINAS.

PRESIDENTE: Concejal Libardo Asprilla.

H.C. LIBARDO ASPRILLA LARA: Muchas gracias señor Presidente, dice un adagio popular que *“no hay mal que dure 100 años ni cuerpo que lo resista”*, esa es la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

sabiduría popular doctor Celio Nieves, colegas y Administración, primero quiero llamar su atención por favor, sino no, no continúo y por favor no me cuente el tiempo Presidente, hasta que no me pongan atención, a mí me parece muy importante que los líderes políticos nos pongamos de acuerdo y en lo fundamental como decía Álvaro Gómez, esta discusión no puede ampliarse más allá de lo técnico y de lo jurídico. No podemos quedarnos aquí en una discusión netamente política unos en una orilla y otros en otra orilla, cuando lo que reclaman los bogotanos es la solución estructural a los problemas de movilidad, que en los últimos 30 años se han vuelto cada vez más crónicos en la ciudad.

Eso es lo que reclaman nuestros ciudadanos y nosotros como líderes políticos somos responsables de ello.

En ese orden, súper clave el acuerdo de la Orinoquía, pero que se avance en lo técnico y en lo jurídico y que nos den los resultados lo más pronto posible y no sigamos en esta incertidumbre que está copando las agendas políticas y de los mismos medios de comunicación, hoy no los veo, será porque es la intervención del Verde. Bien, yo quisiera hablar un poco de economía alrededor de este importante proyecto doctor Leonidas, hablemos un poco de las externalidades, cuando se adelanta cualquier tipo de proyecto, los economistas siempre hacemos evaluación económica y social del mismo y tiene mucho que ver con las externalidades que pueden ser positivas o negativas, por ejemplo del metro, tenemos externalidades positivas en el sentido de toda la empleabilidad que se va a generar alrededor del mismo, el crecimiento económico, el aporte que esta obra le implica a la ciudad.

Según los estudios, los indicadores, doctor Leonidas y doctor Juan Mauricio párenle bolas a esto y centrémonos, mucha atención en esto, según las estimaciones la construcción del metro, de esa primera línea le haría un aporte al PIB de Bogotá de 0.8 puntos porcentuales distribuidos en los años que se llevara la construcción, detrás de esto hay mucha sustancia y hay que centrar mucha atención porque está en juego el ingreso de los hogares, de muchos hogares, 4.500 personas que hoy y usted lo corroborará doctor Leonidas, se levantan a diario a trabajar en la obra del metro ¿Es así o no, doctor? 4.500 personas, bogotanos que a diario se levantan a trabajar en el metro de Bogotá y se tiene un pico estimado entre 17.500 a 18.000 bogotanos y bogotanas que en los siguientes años tendríamos empleados directamente, haciendo ese mismo ejercicio, madrugando y acudiendo a todos los medios, las posibilidades

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

de transporte miserables que hoy tienen a su alcance y tienen a Transmilenio, tienen el SITP, tienen el carro particular, tienen la bicicleta, la patineta, bueno, pero hoy aún siguen siendo todos esos medios de movilidad, miserables frente a lo que requiere la ciudad.

Necesitamos reducir tiempos, pero más allá de ello, quisiera que hablemos del modelo de inclusión laboral y productiva alrededor de esta obra, porque es que nos quedamos en la discusión meramente política, que si el metro elevado, que si el metro subterráneo, pero entonces esta discusión a veces la subestimamos, ustedes se han preguntado cuántos vendedores informales albergaría de manera organizada o desorganizada dependiendo de lo que se proyecte, o lo que se determine, en el modelo de inclusión laboral y productiva podría albergarse con nuevas oportunidades productivas y laborales para ellos.

En ese millón trescientos cincuenta mil metros de espacio público que se generará con esta obra, yo no vi que en esos diseños de la Administración anterior se gestara discusión incluyendo a los vendedores informales, hoy en día, les cuento colegas, funcionarios y medios de comunicación que están allá por fuera, no sé por dónde están, se levantan entre 25 mil y 32 mil vendedores informales, salen a trabajar a rebuscársela a diario en el espacio público, a rebuscarse su mínimo vital tienen un ingreso promedio que está por debajo del salario mínimo, en pandemia llegó a cero y hoy apenas está alcanzando a llegar al salario mínimo, salen a rebuscarse, dependiendo de los días entre semana, entre 22 mil, 25 mil y eso aumenta los fines de semana, viernes, sábado, domingo a un pico de 35 mil, esa es la foto que a diario vemos en Bogotá de vendedores informales.

Yo no sé y ahí mi pregunta, una primera pregunta doctor Leonidas, en ese trazado que ustedes tienen, están alrededor del 30% de ese tamaño de la población de vendedores informales que sale a rebuscársela allá, en ese trazado, de la 1º de Mayo, de la Avenida Caracas y la calle 72, en ese trazado, de hecho me parece muy bueno doctor Leonidas el ejercicio que se vino haciendo y le agradecería me comentara los resultados frente al modelo de inclusión que desarrollaron con los diálogos en la calle 72, los vendedores que han tenido que retirarse de allí. Cómo los vamos a incluir de manera productiva, porque es que se construyó Transmilenio y resulta que ahora las estaciones y los mismos vagones, los mismos buses pues los vemos que están abarrotados de personas que están en su búsqueda del diario vivir, pero no se concibió

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

una inclusión organizada, se establecieron unos pocos espacios locativos que no son muy amigables para la dignidad de la actividad comercial de los vendedores informales, de hecho, están desocupados, los veo a la mayoría.

Veo que en el corredor verde de la carrera 7ª se hizo porque invitaron a esas jornadas de diálogo a los vendedores y allí en el diseño se contempla, pero yo quiero preguntar si en esta primera línea de metro se contempló la inclusión productiva y organizada de vendedores informales, que en su trazado según las estimaciones que hicimos en nuestro equipo corresponde a un número del 30% de los que se levantan a diario y soy reiterativo en ello ¿Qué vamos a hacer? ¿Cuál es el modelo de inclusión para esa población que se levanta a diario en esas dieciséis estaciones? Cómo es que vamos a jugar para permitir que esas personas que históricamente han trabajado en el espacio público, yo lo hice en mi llegada aquí a Bogotá, pueda incluirse de manera productiva organizada y por qué no decir formalizada porque es que hasta hoy lo único que veo es que en términos normativos...

(No pero aquí al doctor Julián, ayer dieron de a quince minutos, aquí al doctor Julián le acaban de dar otros quince, deme tres minutos más Presidente) Okáy, entonces vea Presidente póngale cuidado y doctor Leonidas, ojo a esto, mire, ojo que hay un Decreto que nació en el 2018 y es un Decreto lesivo, excluyente, el modelo regulatorio de aprovechamiento económico del espacio público solo permite a quienes tengan recursos, a quienes tengan dinero, quienes tengan mucho dinero, la asignación de determinados espacios para el aprovechamiento económico, más no, ni siquiera congregándose, agremiándose y aquí tenemos que ser inteligentes en inclusión productiva social, en inclusión laboral y productiva y se puede hacer. Tenemos ese Decreto 552 de 2018 que es el marco regulatorio de aprovechamiento económico, tiene que modificarse, tiene que modificarse para que sea más incluyente y permita que tanto...

PRESIDENTE: Un (1) minuto más.

H.C. LIBARDO ASPRILLA LARA (continúa): Entonces, 552 no lo permite, pero sí se hace una modificación y al tenor de lo que hoy existe como agremiación por ejemplo, de vendedores informales y de economía informal que ya se están dando, en el marco del nuevo Contrato Social y Ambiental por Bogotá ya está el Decreto 092 que creó el Concejo Distrital y los Consejos Locales de Vendedores Informales que perfectamente

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

pueden articularse y generar unos diálogos con esta organización gremial de la informalidad que ya existe en Bogotá.

Entonces empezamos también, metamos en la discusión de esta conveniencia o inconveniencia de si subterráneo o elevado del metro, metamos también este modelo de inclusión laboral y productiva, sino entonces para qué creamos esos Consejos si no entonces para que aprobamos aquí el Sello Bogotá Incluyente, sino entonces para qué tenemos el programa de empleo incluyente que ya creó la Secretaría de Desarrollo Económico.

PRESIDENTE: Gracias concejal Asprilla.

Concejal Julián Rodríguez, intentemos no sobrepasar los diez (10) minutos.

Registremos concejales.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

Certifico el registro del concejal SAMIR JOSÉ ABISAMBRA VESGA, FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA, CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS y JORGE LUIS COLMENARES ESCOBAR.

PRESIDENTE: Concejal Julián Rodríguez.

H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE: (Inicia la intervención con un video del minuto 01:18:52 al minuto 01:19:24). Bueno, pues muchas gracias por este debate del cual también la Alianza Verde es citante. Quise arrancar la intervención con estas palabras de julio del año 2019 cuando la Alcaldesa Claudia López era candidata, porque todo hay que decirlo y con absoluta claridad, pero desde la campaña y nuestro programa de gobierno que le ofrecimos a los bogotanos hemos honrado la palabra, siempre fuimos claros que si el proyecto que se estaba estructurando y se estaba licitando en ese momento por parte de la Alcaldía de Enrique Peñalosa con el apoyo además del Gobierno Nacional del ex Presidente Iván Duque, nosotros por responsabilidad con la ciudad, seguiríamos con ese contrato, la Alcaldesa siempre lo dijo y no aceptamos de ninguna manera que se pretenda decir ahora que ella en campaña proponía el metro subterráneo. Siempre fue clara lo ha dicho en su

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

intervención de hoy, de ayer, de hace 4 años, hubiese preferido el metro subterráneo, es consciente de las implicaciones urbanísticas y por eso incluso en ese video hablaba de una apuesta de revitalización urbana alrededor de ese corredor en la Caracas que implica por supuesto retos en materia urbana, en espacio público, de seguridad, en materia habitacional de los vecinos de ese sector entre la 1ª y la 72, pero siempre fue clara en que había que respetar ese contrato y sobre todo, en cumplir con algo que nosotros prometimos y que hoy debe ser prioridad para Bogotá y para la Nación y es llevar esa segunda línea del metro hasta Suba y Engativá, beneficiando a más de dos millones y medio de personas, la localidad de Barrios Unidos entre otras que se van a ver beneficiadas.

Así que Bogotá por supuesto merece respeto, siempre.

Hoy voy a hablarles especialmente de la discusión jurídica alrededor tanto del concepto como de los informes de los que se habla, el Gobierno Nacional se está basando para tomar esta decisión, de las implicaciones que tiene y también por supuesto de la prioridad para Bogotá.

Lo primero, es preguntar si soterrar el metro es posible y si es el Presidente finalmente, el Gobierno Nacional, el dueño del balón ¿Quién es el dueño del balón en esta discusión? En una discusión que implica dos partes en donde una cofinancia, pero legalmente hay un contrato entre la Empresa Metro y el Consorcio, no es precisamente el gobierno quien firma, pero sí quien compromete como estaba expuesto en la ley, el 70% de los recursos. Nosotros hicimos un derecho de petición a la Presidencia con algunas preguntas, Secretario y Gerente de la Empresa Metro que valdría la pena revisar, que a mí personalmente colega Celio, me preocupa porque hay una discusión pública sobre unos posibles conceptos jurídicos, pero parece que ni siquiera la misma Presidencia tiene claridad de la información.

Le pregunto yo a la Presidencia de la República en nuestro derecho de petición, sírvase informar en detalle la propuesta del señor Presidente Gustavo Petro Urrego para subterranizar la primera línea del metro de Bogotá. Por favor adjuntar los soportes correspondientes ¿Qué nos responde la Presidencia de la República? “La pregunta parte de un supuesto que no se ha presentado”. Pues a mí eso me sorprende, porque ante todos los medios de comunicación ha quedado claro que sí hay una propuesta del Gobierno Nacional y nos dice “La Presidencia de la República solo ha celebrado

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

un contrato de prestación de servicios con la sociedad Enrique Gil Botero, Abogados, en virtud del cual se emitió un concepto sobre la viabilidad jurídica de modificar el contrato de concesión de la primera línea”.

Quédense con esa respuesta “(...) La pregunta parte de un supuesto que no se ha presentado”. Siguiendo pregunta del derecho de petición que le hacemos a la Presidencia, Sírvase proporcionar-colega Samuel- el informe presentado al Presidente de la República y al Ministerio de Transporte por parte del Consorcio Metrolínea 1, sobre la subterranización de la primera línea del metro de Bogotá. Aquí le estamos diciendo, bueno, si se hizo una reunión para socializar un informe Gerente, pues que nos lo compartan, qué nos dice la Presidencia “(...) sobre este punto se precisa que la reunión que se llevó a cabo fue de carácter informativo en la que se comentaron de manera general aspectos inherentes al desarrollo del proyecto de la primera línea del metro, razón por la cual no obra acta o documento en los que conste o se haya dejado memoria de las mismas”. Una reunión de altísimo nivel entre el Gabinete de Bogotá y el Gabinete Nacional y el Consorcio Chino, no tiene acta, ¿no hay un informe entonces que se le presentó al Presidente por parte del Consorcio que esté debidamente documentado y soportado?

Muy extraño que nos responda eso la Presidencia.

Siguiendo pregunta, Sírvase informar en detalle si el Gobierno Nacional en cabeza del Presidente se comprometerá a financiar en su totalidad los cambios solicitados por el contrato de concesión a la primera línea del metro de Bogotá. Especifique por favor, las fuentes. Fíjense nuevamente en esta respuesta, dice la Presidencia “(...) la pregunta parte de un supuesto que no se ha presentado”. Bueno, pues ante los medios de comunicación del país el gobierno ha dicho otra cosa diferente y vuelve y dice, “la Presidencia solo ha celebrado un contrato con la sociedad Enrique Gil Botero para un concepto jurídico. Muy bien.

Siguiendo pregunta, le decimos al Gobierno Nacional, sírvase informar en detalle si el gobierno nacional en cabeza del Presidente financiará el 70% de la segunda línea como está estipulado en el Conpes 4104 y el Conpes 4109 de 2022 y ahí básicamente nos dice, “pregúntele eso al Ministerio de Hacienda a ver si tiene la plata”. Pues es muy interesante realmente darse cuenta a través de este derecho de petición que la Presidencia de la República parece no tener los soportes de lo que está proponiendo

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

y ahora, vamos a entrar realmente al corazón de esta intervención y es, la incompatibilidad que tiene hoy el señor por supuesto con todo respeto por su trayectoria, Enrique Gil Botero, arbitro y jugador en esta discusión del metro de Bogotá, él ex Ministro, ojo a esto colegas, Gil Botero estaba incurso en una incompatibilidad según el numeral 5 del artículo 29 del Código Disciplinario del Abogado, ¿Por qué? ¿Por qué es incompatible que él hoy haga ese concepto cuando en su momento querido colega Samuel, fue Ministro de Justicia de Santos y firmó el Conpes 3923, eso es absolutamente claro y aquí está clarísimo en el contrato que firmó con Presidencia de la República, querido colega Marco.

El contratista declara que tiene capacidad para celebrar el presente contrato y que no incurre en ninguna causal de inhabilidad, incompatibilidad prevista en la Ley 80 de 1993, pero oh sorpresa, y es que una incompatibilidad es que él haya sido exministro de Santos y firmó el Conpes 3923 que incluía el proyecto de metro elevado, la primera línea y es una incompatibilidad expresa en el Código Disciplinario del Abogado, entonces a uno sí le preocupa tanto por su propia trayectoria como por el bien de la Ciudad y del País, que tengamos este tipo de situaciones, un abogado prestante de este país ex Ministro haciendo un contrato con Presidencia cuando tiene una clarísima incompatibilidad. Esto es claro.

Siguiente pregunta, pero por qué hay que ahondar en esta discusión sobre el tema del Ministro y ya lo vamos a ahondar, porque en primer lugar, este concepto que le costó al país 119 millones de pesos se pudo haber ahorrado la plata el Gobierno Nacional, es que por excelencia el gobierno tendría que haberle pedido ese concepto es a la Sala de Consulta Civil del Consejo de Estado, eso es clarísimo, el Gobierno Nacional debió utilizar el artículo 112 del CPACA, un concepto gratuito, no pagando 119 millones para que esa Sala de Consulta y Servicio Civil pudiera emitir un concepto y no lo ha hecho ¿Por qué el Gobierno Nacional prefirió contratar entonces a la firma de Enrique Gil Botero, entonces esa plática pues básicamente se hubiera podido ahorrar.

El Ministro de Transporte además se contradice colegas, según el Ministro se cuenta con dos conceptos jurídicos sobre la viabilidad de soterrar el metro elevado o la primera línea que está andando, lo ha dicho en todos los medios de comunicación, pero según la Presidencia de la República en el derecho de petición que nosotros acabamos de mostrar, dice explícitamente que la Presidencia solo ha contratado un concepto jurídico y que es de la sociedad Enrique Gil Botero, pero ante los medios, el señor Ministro

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

dice que hay dos. Más problemas alrededor del concepto de Enrique Gil Botero que está fuera de lugar, hay falencias en ese concepto, yo no soy abogado, pero tengo un equipo maravilloso de abogados que me han explicado con claridad esta situación y los colegas que son abogados seguramente lo van a entender y es que, el trazado en primer lugar, de la primera línea del metro hace parte del objeto del contrato de concesión, cosa distinta que han dicho otros colegas.

Es un elemento esencial, no es un elemento accidental, cuando uno revisa el objeto en la última frase incluye el alcance físico del proyecto y se describe entre otros, distintos apéndices técnicos, entre esos el apéndice técnico número 5 del proyecto en donde está el trazado de la primera línea del metro de Bogotá. Los elementos accidentales que mencionan tanto el Ministro como sus aliados en las diferentes declaraciones hacen referencia al plazo y al precio que claramente se podrían considerar como un elemento accidental a modificar, pero es que el trazado del metro no es un elemento accidental, es un elemento esencial del proyecto que está incorporado en el objeto del contrato.

En la siguiente diapositiva, nuevamente fuera de lugar el doctor Gil Botero, respeto por su trayectoria, pero aquí claramente se pifió para entregar este concepto al Gobierno Nacional, sobre todo porque resulta que se le olvidó su propia jurisprudencia como Consejero de Estado sobre equilibrio económico en los contratos estatales de concesión, mi querido concejal Emel Rojas y me gusta mucho lo que está haciendo porque usted es un gran jurista en esta materia ¿Por qué? Y lo voy a decir con absoluta claridad, porque resulta que a propósito de la discusión de equilibrio económico, el entonces doctor Gil Botero tenía otra posición y es que uno siempre tiene que buscar que las dos partes en un contrato propendan por mantener la ecuación contractual, es decir, que el equilibrio económico del contrato no se vea afectado y una de las teorías que ha mencionado el gobierno es que quiere modificar esto a través del Plan de Desarrollo y de la Ley haciendo ajustes normativos para que la Nación pueda modificar el 100% de las obras como el metro de Bogotá, el 100% del proyecto de infraestructura, pero el entonces Magistrado Enrique Gil Botero y aquí tenemos clarísimas las distintas sentencias, providencias, normativas que él en su momento expidió, decía claramente el señor Gil Botero, que este tipo de modificaciones podrían afectar el equilibrio de un contrato, porque estaríamos cayendo, configurando la teoría de la imprevisión, es decir, habría una responsabilidad contractual del Estado que llevaría a indemnizaciones cuando se modifica la ecuación contractual, es decir, ya no el Estado

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

financia el 70% sino el 100, en un contrato que ya se firmó y lo decía él cuando fue Consejero de Estado y está toda la evidencia y ahora, emitiendo un concepto pago por los impuestos de los colombianos no como Consejero sino como Consultor dice otra cosa totalmente diferente y esto es grave, porque esa misma jurisprudencia que utilizó como Consejero podría estar en contra de la Nación al momento de modificar el contrato.

Más errores, primero, setenta páginas en las que se omite el estudio jurídico cuidadoso y a sus puntos clave, derivados de soterrar parcialmente en la primera línea, setenta páginas para omitir varias cosas como qué, como la eventual responsabilidad contractual frente al Consorcio Chino, por sugerir una modificación de manera unilateral, por la aplicabilidad o las excepciones del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, que habla con absoluta claridad de la prohibición de adiciones superiores al 50% cuando no hay deficiencias en el diseño o cuando hay deficiencias; si aquí hay deficiencias en el diseño podría uno saltarse eso que dice la norma, pero realmente ¿El abogado es quién, para determinar si hay deficiencias en el diseño? Eso no hace parte precisamente del concepto, el riesgo jurídico frente a los proponentes no seleccionados que ya lo han dicho otros colegas, personas que se presentaron y que podrían demandar la licitación porque podrían haber presentado incluso una mejor propuesta de metro subterráneo cuando incluso ni siquiera esta empresa como lo dijo el colega Espinosa tiene experiencia en metro subterráneos; el posible detrimento patrimonial por las inversiones ya realizadas en los estudios del proyecto actual, la gestión predial, el traslado de redes y además otras consecuencias.

No se analizan las consecuencias de tipo económico en ese concepto del señor Enrique Gil Botero.

El tema del Plan Nacional de Desarrollo, el Ministro de Transporte propone financiar el 100% para soterrar la primera línea, pero no está, por primera vez en tres planes de desarrollo o dos planes de desarrollo consecutivos, no está el Metro de Bogotá como un proyecto estratégico de la Nación. Eso a mí me parece francamente lamentable, es incoherente con la intención del Gobierno Nacional y si omite además que esta modificación puede violar el principio de unidad de materia del Plan Nacional de Desarrollo, colegas, según la Sentencia C-105 de 2021 que nos dice que no se puede contener regulación sobre materias que le corresponden al Congreso y que ya están atribuidas y una de esas, según la Constitución en el artículo 50 numeral 25, es que el

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Congreso tiene que expedir el Estatuto de Contratación Pública y ya se han caído artículos del Plan de Desarrollo de otros presidentes por este tipo de inconstitucionalidades que es básicamente un mico dentro del Plan de Desarrollo.

Siguiente diapositiva rápidamente y le pido de verdad dos minutos Presidente, el arbitraje internacional en esta jugada. Esta construcción y esta disputa, esta controversia, sin duda alguna se va ir concejal Laserna a arbitraje de inversión, el Estado no está previendo el daño antijurídico de esas pretensiones, una eventual controversia con el Consorcio Chino sería dirimida en arbitraje internacional por las CIADI, donde el Estado Colombiano, además según la experiencia ha perdido de manera sistemática, hace poco hubo una condena contra el Estado en ese mismo lugar, por el caso de Glencore International en el marco del tratado de inversión entre Colombia y Suiza, 19 millones de dólares concejal Arrieta, perdió el Estado Colombiano, le va perversamente frente al arbitraje de inversión a nivel internacional y allá se iría esta posible demanda.

Entonces estamos básicamente jugando con candela, colegas.

Siguiente diapositiva y termino con esto y con las dos siguientes rápidamente, los recursos. Yo creo que el Presidente debería ser mucho más sensato, la plata que se puede gastar adicional en esa modificación de la primera línea del metro es plata, que según las fuentes que nosotros mismos hemos votado y aprobado aquí en el Concejo, podría alcanzar perfectamente o para 675 mil cupos de becas completas de educación superior postmedia, no 500 cupos adicionales, 500 mil que planea el Plan de Desarrollo sin hablar de gratuidad, como sí lo hacemos en Bogotá, más de medio millón de becas podría ofrecerle el gobierno a los jóvenes en este país o 509 proyectos de infraestructura educativa, mejor invertir en eso realmente que tiene mucho más sentido.

Con eso termino colegas, diciendo que estamos listos para el metro subterráneo ya, claro que sí, para licitar el metro a Suba y a Engativá que fue nuestra gran propuesta de campaña y que ya tiene una cofinanciación de la Nación, recursos que no permitiremos desde Bogotá con nuestros impuestos y los de los colombianos que se embolaten en otras iniciativas cuando la gente de Engativá, Suba y Barrios Unidos merece mejor calidad de vida, ya están los estudios, estamos listos para licitar este año y ojalá contratar, pedirle al gobierno sensatez y responsabilidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

PREDIDENTE: Concejala María Fernanda Rojas.

H.C. MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA: Gracias Presidente, veo que hay muchas emociones en este recinto con poca asistencia Presidente, me dieron ganas de pedir verificación de quórum, pero estoy segura que no hay, entonces vamos a continuar con el debate, pero lamento que, o sea no hay que verificarlo, los ojos lo verifican de manera inmediata, creo que la concejala Lucía quiere hacer alguna intervención Presidente.

Por eso, déjenme, si tenemos problemas de quórum, pero si lo vamos a tener desunido pues es más difícil, entonces voy a hacer la presentación iniciando con lo siguiente Presidente y es que, sí me alegra el encuentro que se dio ayer, yo sé y más en esta coyuntura electoral pues hay gente a la que le interesa más la pelea, porque de la pelea se sacan votos y estamos en campaña y ese es un estilo y ese estilo funciona, es efectivísimo, pero el que paga los costos de esa pelea es Bogotá y hoy estamos en un escenario político que no podemos desdeñar, hay dos gobiernos alternativos de manera coincidente en este momento y coincidente con seguridad en este año, el otro año ojalá que sí, pero la seguridad la tenemos este año y es la oportunidad Ana Teresa, de dejar para la ciudad unos proyectos que van a resolver problemas estructurales de movilidad y que ha costado mucho trabajo estructurarlos. Que haya cosas que no sean perfectas, claro, nunca va a pasar, nunca va a ocurrir la perfección, nunca, pero hay un paquete de proyectos que aseguran ese futuro de la movilidad de Bogotá y lo peor que puede pasar para Bogotá es el conflicto entre la Nación y el Distrito en gobiernos alternativos coincidentes.

Claro, es lo mejor para algunas campañas que van a vivir de eso, la pregunta es sacrificamos Bogotá para que a algunos electoralmente les vaya muy bien, yo creo que no, por supuesto habrá quienes digan que sí y ahí se van a unir los extremos de cada lado, unos radicales de la izquierda y unos radicales de la derecha a quienes lo único que les interesa es la debacle, el desorden y pescar en río revuelto, porque eso da voticos, pero la ciudad no se puede exponer a eso y tenemos una ruta por primera vez, absolutamente clara de corto, mediano y largo plazo para avanzar y es una respuesta a la gente que todos los días está mamada del trancón y de gastarse tantas horas perdidas en movilizarse, cuando esas horas podrían ser invertidas en otro tema y mi posición ha sido tratar de ser puente y lo voy a seguir siendo y me dan palo, por tratar de ser puente, porque me dan palo los de un lado y los del otro porque todos

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

quieren que uno se dedique a hablar o mal de Petro o mal de Claudia, pues yo no lo voy a hacer, mi tarea va ser tratar de unirlos para que saquen adelante unos proyectos para Bogotá. Esa es mi tarea y que me dé palo el que quiera y las bodegas bienvenidas aquí estoy y puedo con todas y entonces en ese sentido, voy a hacer primero una revisión, quiero compartirles lo que el Consorcio revisó, porque es que de eso no hemos hablado, aquí estamos hablando y seguimos en pelea, yo me he sentido acá en estos días, en peleas de hace 4 y 5 años, pero es que esto es el día de la mascota, la película esa, el día de la mascota, lo mismo, me levanto, desayuno, vengo para acá y oigo lo mismo, que hace 4 o 5 años. Avancemos.

Entonces este es el trazado actual, son dieciséis estaciones, 23.5 kilómetros de eso son operacionales más o menos 20 kilómetros y arranca en ese puntico azul, bueno en el portal y la primera estación, hay un pedacito que no es operacional, cierto que es para que los vagones lleguen al portal y demás, la primera estación arranca en la Avenida Villavicencio con carrera 95, vamos subiendo al occidente, ven ustedes esa línea recta y la primera digamos curvita que hay ahí, es la cuarta estación, Avenida Villavicencio con 1º de mayo, luego sigue a la Boyacá con 1º de mayo, luego ahí va subiendo y ese pedacito como esa segunda curvita, es la carrera 8ª Sur con 1º de Mayo, luego la 1º de Mayo con NQS, viene la 8ª Sur, la Caracas y sigue para el Norte.

Ahí están las dieciséis estaciones. Ese es el trazado actual.

Qué ha dicho el Presidente Petro en estas semanas digamos de diferencias y donde él planteado, digamos su posición con mucha precisión, en la estación 8 que es donde está esa flechita, que es la carrera 50ª con 1º de Mayo, es donde él propone que a partir de allí se haga una subterranización hasta la 72, esa ha sido su propuesta verdad Gerente, eso es lo que ha dicho el Presidente ¿Por qué lo propone? No Diego, es que hay que ponerse a revisar para tener la información y más allá de nuestras diferencias políticas, que en conjunto esas mesas técnicas y jurídicas encuentren la mejor alternativa, jurídica y técnicamente y yo estoy segura que se va a lograr, pero tenemos que contribuir todos a mirar con desapasionamiento las propuestas para que haya una buena solución y entonces, desde ahí es donde él dice que vaya subterráneo todo esto hasta la 72 ¿Cierto?

Por qué creo yo que lo propone en la 8ª Sur, porque Gerente usted me dirá, la 8ª Sur era una vía digamos, relativamente angosta y las casas, yo hice un debate aquí donde

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

mostraba lo cerca que iban a quedar las casas de ese metro elevado, resulta que compraron más predios de los que estaban previstos inicialmente y ahí hay un espacio ya más amplio, digamos que esa realidad de hace un tiempo ha cambiado un poco porque efectivamente ya el espacio que va a quedar allí no es tan opresivo, tan oprobioso como se preveía en el diseño original. Eso es digamos esos dos escenarios, lo que hay en el trazado y lo que el Presidente Petro digamos ha dicho que quiere. Las alternativas que estudio el Consorcio que no las hemos visto acá, porque estamos también nosotros polarizados en una confrontación y ya el Presidente y la Alcaldesa ya no están polarizados ni en una confrontación, están trabajando juntos.

Estas son las alternativas, la Alternativa 1 que propone el consorcio, entonces acuérdense el trazado actual dieciséis estaciones el Consorcio propone 5 alternativas, tres de ellas con diecinueve estaciones, es decir, aumenta tres, la primera dice, propone subterranizar desde la estación 10, ven ese cuadrado ahí dice, Alternativa 1, es la calle 1ª con carrera 27, entonces dice aquí, proponemos subterranizar hasta la calle 100, esa es la primera propuesta. Pasemos al cuadrado de adelante, es la más cara 11 billones de pesos, una barbaridad, yo, digamos, esos costos me parecen impresionantes. Volvamos a la anterior, eso qué quiere decir, que extienden casi 4 kilómetros o sea la 72 a la 100 y que subterranizan 10 kilómetros de los que hoy son elevados. Esa es la primera propuesta que ellos hacen. Entonces quedarían nueve estaciones subterráneas, seis en el trazado actual y tres en el pedacito que ellos proponen extender. Eso es digamos como la primera propuesta que hacen, es la más cara.

La segunda propuesta también tiene 19 estaciones, pero entonces ya no dicen que desde tan al Sur o desde tan al Sur-Occidente sino desde la 53 con Caracas con 100, es decir, subterranizan un pedazo más adelante y proponen la extensión de los casi 4 kilómetros de la 72 a la 100. Es la segunda más cara, esta propuesta y tendría 5 estaciones subterráneas, dos donde hay trazado elevado actual y tres, el pedacito de la extensión. La tercera propuesta, la que más les gusta a los chinos y la que más se conoció, las otras no se han conocido ampliamente, la tercera sí, ¿Por qué se conoció más? Hombre, son contratistas, entonces ellos dan a conocer la que más les gusta y la que más dinero deja, entonces la Alternativa 3 son 19 estaciones, es decir aumenta 3 respecto al original y propone subterranizar de la 72 con Caracas a la 100, es decir, solamente un tramo nuevo, O sea, su propuesta los casi 4 kilómetros de extensión, las 3 estaciones subterráneas en ese tramo. Es la más cara por kilómetro, si ustedes ven,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

miren la 3 dice 6.5 billones, no es más cara en general pero cuando uno hace la cuenta por kilómetro que es lo que debe evaluar en este tipo de proyectos, sale a 1.67 billones por kilómetro, o sea, es la más cara por kilómetro y es la que le gusta al Consorcio, obviamente.

La cuarta Alternativa es la que le gusta al Presidente, como ya les decía desde la estación 8 que es digamos desde la más abajo, la más hacia el Sur-Occidente de las que se estudiaron hasta la estación 16, que es la 72. Eso da 13,86 kilómetros o sea, más de la mitad de todo el trayecto, recuerden que son 23 y pico de los cuales 20.5 son operacionales, es un poco más de la mitad, no plantean extensión, o sea, es como la pide el Presidente y esa es la que vale 7.2 billones de pesos y la Alternativa 5 que propone son 16 estaciones, propone subterranizar desde la estación 10 o sea, más delante de donde dice el Presidente hasta la estación 16 o sea hasta la 72, no proponen extensión y es la segunda más barata por kilómetro de recorrido entre esas alternativas.

Quería mencionarles un par de curiosidades sobre esas alternativas. La extensión que proponen de la 82 a la 105 es la que tiene menos costo-beneficio, la que se conoció más, la que le gusta más al consorcio, porque son solo 3 kilómetros y estaríamos pagando como ciudad más de 5 billones de pesos en un tramo que ahí coincido con el Presidente, no tiene un impacto tan negativo al ser elevado, o sea, ahí no es tan grave si fuera elevado, como que no vale la pena y la otra curiosidad, si uno compara la alternativa 2 y 3, la diferencia que plantean entre las dos alternativas es de 1.5 billones de pesos, pero una de estas alternativas propone subterranizar la extensión y el pedacito subterráneo de la 53, o sea, es como si esa parte subterránea desde la 53 solo costara 1.5 billones más, entonces digamos que me parece que no es tan claro, por qué en una alternativa se encarecería mucho sino se subterraniza y en la otra, digamos no son consecuentes esos dos costos entre las alternativas 2 y 3.

Aquí tengo una gráfica de los tiempos, la miramos un segundo para pasar rápidamente a la propuesta que nosotros estamos haciendo, curiosamente los tiempos en la alternativa 3 son distintos a las otras alternativas, que es la que les digo, que le interesa al Consorcio, pero no nos da tiempo para revisar ese aspecto.

Ahora lo que queremos plantear son dos posibilidades, una, mantener el proyecto de metro elevado hasta la calle 24. En la calle 24 hoy por la compra de predios hay un

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

espacio que se ha liberado digamos, porque también es un aspecto que hay que revisar es por dónde entra una tuneladora, cabe o no la tuneladora por donde la están proponiendo y demás. Ahí hay una zona que permitiría técnicamente esa entrada de la tuneladora en ese punto, por las demoliciones que ya ha hecho, hasta la calle 72, eso sería un tramo de 6.3 kilómetros de los 23.5, o sea más o menos el 25% del total del proyecto o si uno lo compara con un tramo eminentemente operacional, es el 30% del proyecto.

¿Con esa alternativa qué ventaja hay? Que se preserva la zona de la Caracas que es la que está más expuesta al deterioro ¿Qué desventaja? El pedacito de ahí para atrás quedaría elevado; todas tienen unas ventajas y unas desventajas, pero se pueden preservar los carriles de uso mixto y evitar la simultaneidad con obras en superficie que va a haber en el sector, igual hay otra ventaja, el proyecto podría conectar, digamos de una vez, en el margen del 2028 operacionalmente los retornos en la 13 y en el Dorado, digamos, haría que el tiempo que se afecta desde la 34 en adelante, pero el resto del cronograma no se afectaría para nada y permite conectar desde el occidente donde empieza por la 24 y luego la 13.

Son 4 estaciones subterráneas y 12 elevadas y la otra alternativa es, llevar la primera línea solo hasta la calle 24 con una cola de maniobras hasta la calle 26 y aprovechando la contratación de la segunda línea, que esto yo ya lo he dicho públicamente, se puede extender, aunque lo dije más con una propuesta de simultaneidad, la segunda línea se podría extender de la 72 a la 24, a la calle 24 y ahí, se conectan las dos líneas del metro, porque uno de los problemas que hoy tenemos por esta lógica de la planificación es que hoy las dos líneas no están conectadas ni quedan conectadas, bueno quedarían conectadas en la 72, con esta propuesta podría quedar el subterráneo de Suba más extendido aprovechando estudios que ya existen de la primera línea subterránea por la 11 y la 13, extender ese subterráneo hasta la 24 y que la primera línea quede solo hasta la 24. Esa tiene una desventaja señor Gerente, una desventaja financiera porque habría que hacer una renegociación financiera porque es decirle al contratista, señor Secretario de Gobierno, no haga todo el tramo que usted tiene contratado, pero tiene una ventaja jurídica, usted jurídicamente este aspecto del objeto contractual sí lo puede cambiar.

Entonces esas son las dos propuestas que quería presentar e invitar por supuesto a que sigamos no a través del calor de las redes dando estos debates, pero sí

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

participando y entregando propuestas como lo haré yo al Presidente y a la Alcaldesa de estas dos alternativas a las mesas técnicas.

Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE: Muchas gracias a usted, concejala María Fernanda.

Registremos concejales.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

Certificamos el registro del señor concejal MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO.

PRESIDENTE: Concejal Marco Acosta, discúlpeme concejal Marco, concejal Laserna.

H.C. DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS: Sí Presidente soy el último de la Alianza Verde ¿Cierto? Bueno, Presidente yo creo que como la mayoría de los bogotanos estoy un poco cansado de esta discusión alrededor de la primera línea de metro, entonces voy a hacer una intervención muy breve simplemente planteando unas reflexiones que creo son importantes, yo he dicho en muchas reflexiones antes que mi posición es que se tiene que continuar con el proyecto actual, que la maldición que ha tenido Bogotá es que siempre o casi siempre, llega un Alcalde no a construir sobre lo que hizo el anterior si no a deshacer lo que hizo el anterior y por eso avanzamos tan poco y bueno, ahora se agrega un elemento adicional y es que no es el siguiente Alcalde que llega a deshacer lo que hizo el anterior sino es el Presidente.

Entonces pues así es muy difícil que avance la ciudad.

La primera reflexión que quiero plantear es que esta discusión va mucho más allá de la primera línea de metro, que en mi opinión esta es una muestra de cómo el Presidente espera gobernar y yo lo resumiría de la siguiente forma, o se hacen las cosas como yo quiero o no se hace nada y ese es el caso no solamente de la primera línea de metro sino en el San Juan de Dios, en la Petar Canoas y todos los otros proyectos que salió amenazar que iba a cancelar al Ministro de Transporte el otro día, la calle 13, la ALÓ Sur, los cables, los regio trans, la ampliación de la Autopista Norte, una vez más o se hace lo que yo quiero o no se hace nada. Entonces prepárense

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

porque esto no es una pelea sobre la primera línea del metro, esto es el estilo en que va a gobernar el Gobierno Nacional, ojalá me equivoque en eso, pero esa es la impresión que yo me llevo del tiempo de este gobierno.

La segunda reflexión, alineada con lo que acabo de decir es que quién nos garantiza que el siguiente gobierno, supongamos por un segundo que la Alcaldesa acepta ceder a las peticiones del Gobierno Nacional frente al trazado del metro, por un segundo planteemos ese caso hipotético, quién nos asegura que el siguiente Presidente o el siguiente Alcalde de Bogotá no va a plantear otros cambios otra vez y así seguiremos eternamente en demandas, perdiendo plata, perdiendo tiempo y la ciudad cada vez más jodida. Los mismos argumentos jurídicos, técnicos y financieros que están planteando los que quieren cambiar el trazado ahorita, los puede plantear un siguiente Alcalde y los puede plantear un siguiente presidente, hasta cuándo.

La tercera reflexión es de dónde plantea el Gobierno Nacional sacar la plata para financiar esto, si de verdad lo estuvieran considerando con cuidado nos darían una respuesta detallada al respecto, es que uno no se encuentra 5, billones, 9 billones en el pantalón que usó el día anterior o debajo de los cojines del sofá, si el Presidente hubiera planteado, si de verdad estuviera considerando esto, esto me hace a mí pensar, que tal vez es una estrategia de cara a las próximas elecciones, que una propuesta real, pero si lo estuviera pensando en serio, pues tendría claro de dónde va a salir la plata, entre otras como dijo usted Julián, no aparece en el Plan de Desarrollo, ni la primera ni la segunda línea, ni dentro de los proyectos prioritarios, ni mencionado ni nada, cómo va a tomar uno esa propuesta en serio si es que la evidencia muestra que ni siquiera ellos la han tomado en serio.

Y la última reflexión es quién demonios firmaría una modificación a este contrato, ¿Gerente, usted firmaría una modificación como la está planteando el Presidente?, ¿alguien en esta Administración lo haría, sabiendo que responde fiscal, penal y disciplinariamente?, bueno, me gustaría que apareciera algún voluntario, inclusive en un potencial próximo gobierno de Petro acá en Bogotá, yo quisiera ver a Gustavo Bolívar firmar ese contrato, ni siquiera creo que él lo haría, pondría a alguien que no está consciente de los riesgos a los que se expone, como hicieron con la máquina tapa huecos cuando era Alcalde y qué le pasó a la Señora, bueno quién va, yo lo invito concejal Carrillo, no se lance otra vez y se vuelve Gerente del Metro y firma ese contrato, a mí me gustaría verlo en esas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

En fin, entre otras, creo que, porque las respuestas a estas reflexiones no son claras y no han planteado unas alternativas serias, que seguir desperdiciando el tiempo en distintas alternativas de trazado pues es muy grave y creo que Bogotá no se puede dar el lujo de seguir torturando a la gente que se mueve en transporte público desde Bosa, desde Suba, desde Engativá indefinidamente y que la única forma de avanzar con una segunda línea de metro es por fin hacer la primera.

Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE: Concejal Marco Acosta.

H.C. MARCO FIDEL ACOSTA RICO: Presidente muchas gracias por el uso de la palabra, yo quiero iniciar planteando una intervención que quizás pueda reflejar parte de este proceso que de una u otra manera tiene un contenido histórico que hay que tener en cuenta, un contenido histórico que es lo que permite tener la seguridad que no hay tiempo para analizar posibilidades ni probabilidades, que aquí no es tener una buena intención de quizás mediar entre dos partes de dos gobernantes de turno que al final tienen que ser responsables con una realidad contractual y administrativa que es lo que hay en Bogotá. Aquí simplemente, lo que hay que hacer es cumplir con la ley, ser responsables de los efectos colaterales de cualquier decisión, positivos o negativos y avanzar con el metro tal como está establecido hoy en Bogotá.

Y voy a arrancar fijese usted señor Gerente, con una valiosa información que creo que los bogotanos tienen que consultar ahí en la página del metro, desde 1942, el señor Alcalde Carlos Sanz de Santamaría que hace más de 82 años ya 29.585 días puso sobre la mesa esta posibilidad de tener un metro. Con los años empezaron algunos gobiernos a ver esta posibilidad, en el 49, se habló de una construcción de una línea férrea, en el 53 se pensaba también una propuesta metro en la Caracas, en el 54 el Alcalde Roberto Salazar anuncia la elaboración de un primer estudio técnico para construir el metro; en el mismo año 57 bajo el gobierno del señor Presidente Rojas Pinilla se contrata una firma Japonesa para ver esa construcción de metro bajo el esquema de concesión que históricamente también está planteado y me pareció interesante observarlo. Ya más adelante entonces cuando Bogotá tenía 1,6 billones de habitantes en Bogotá, el Alcalde Jorge Gaitán Cortés propone esa construcción de metro ahí está en la gráfica y allí en esa propuesta se pretende también tener en cuenta un tren de cercanías porque no se puede pensar incluso desde esa perspectiva

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

histórica, algo diferente a que tenga una conectividad y una lógica de desplazamiento en una realidad geográfica, que es la que tiene Bogotá y pasando unos años ya en el 93, 94 bajo el gobierno de Jaime Castro se lleva y se trae aquí al Concejo de Bogotá esa posibilidad de crear la Empresa Metro y construir una primera línea con unas dificultades de financiación que al final llevaron desafortunadamente al archivo del proyecto.

El profesor Antanas Mockus le entrega a la ciudad un Plan Maestro de Transporte Urbano, una política pública de movilidad que estudiamos mucho, quienes nos apasionaban los temas de movilidad en la universidad y que nos ponía a soñar los próximos 25 años en ese entonces y al final en el 98 el Alcalde Enrique Peñalosa en su primer gobierno trae una propuesta que incluía ese metro impulsado por la Nación además, complementado con el Sistema de Transmilenio que se pone en marcha el 18 de diciembre de 2000 para empezar a ver cómo se generaba entonces un modo de transporte más generoso con el ambiente que permitiese desplazamiento y que tenía también dentro de esas perspectivas y proyecciones el metro.

En 2013 a 2015 bajo el gobierno del Alcalde entonces, hoy Presidente de la Nación, el doctor Gustavo Petro se hacen unos estudios, se adelantan unos estudios de ingeniería básica y hay que reconocer que en este gobierno se plantea entonces esa posibilidad de materializar ese sueño de los bogotanos que históricamente tenía una trayectoria inicialmente con un trazado desde el portal Américas, Bosa, calle 127 con carrera 9ª, pero ese proyecto tenía allí unos costos, 13,9 billones su estimación y allí con la devaluación y otras consideraciones que hicieron que el Conpes dispusiera su recorte hasta la calle 100 con carrera 11.

En 2015, campaña electoral de Enrique Peñalosa se propone entonces el metro en viaducto para lograr mayores beneficios con el presupuesto disponible y reducir riesgos asociados a las construcciones bajo tierra. Ahí pues era una realidad que argumentaba el porqué de esa primera línea del metro. 2016, la firma SISTRA realiza ese estudio de alternativas, se consideran entonces algunos proponentes y bueno, al final, en el 2016 se autoriza la creación de la Empresa Metro de Bogotá, aquí hay colegas que han estado en ese proceso de lograr y obtener ese metro y por eso es que esta ciudad tiene que saber que hay unas posturas pues muy firmes, porque es que han venido trabajando esto con años y han entendido lo que cuesta una modificación a esta altura de la vida.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

En 2018, el Concejo de Bogotá aprueba el Acuerdo 699 y ahí se autoriza el cupo de endeudamiento y bueno, empieza la financiación a tener más cara, ya después en el 2019, se cierra la licitación en cumplimiento de ese mismo cronograma, aplican algunas empresas, algunas de ellas. el consorcio, ahí está también Consorcio Sunrise y está también Consorcio Línea 1, Unión Metro Capital, fíjense que había algunos oferentes y había algunas opciones que pretendían realizar esta obra tan importante. El licitante Consorcio Línea 1, manifiesta ser excluido de la lista y esto es importante por la precalificación del proceso de selección y allí entonces la Empresa Metro oficializa el llamamiento a licitación pública, entrega esos pliegos y los términos del contrato de concesión a los seis consorcios precalificados, dando inicio a esa última Fase.

Al final solo dos de los precalificados presentan ofertas económicas, pero no porque al final solo dos presentaron ofertas económicas no quiere decir que hay que dejar de tener en cuenta quienes también tuvieron aspiraciones en algún momento y al final entonces 27 de noviembre de 2019, Metro de Bogotá, la sociedad Metro Línea 1, SAS, suscriben el contrato de concesión por medio del cual, ojo a esto, se da una obligación de comprometer a construir, suministrar los equipos, operar, mantener durante 20 años la primera línea del metro de Bogotá. Tal cual como se dio en este proceso y ahorita voy a mostrar un poco qué pasaría si se hace caso a este capricho del Gobierno Nacional a dar una modificación que también hago la pregunta interesante que hace el concejal Laserna a ver quién se atreve a firmar esa modificación, por más viajes a China y por más redes sociales y por más lanzamiento de próximas campañas electorales quién pudiera realizar esa modificación.

El proceso contractual y licitatorio de construcción de primera línea, entonces se da ya el 20 de octubre de 2020, después de todo este proceso que describí, bueno concejal para qué nos muestra todo eso desde tantos años, porque es que precisamente el proceso es lo que hace que hoy tengamos un suceso, no podemos nosotros esperar que hoy una modificación se dé sin un proceso como el que acabo de exponer. Es que es un tema de sensatez y de coherencia tratar de plantear una modificación ignorando los múltiples esfuerzos históricos y sociales que ha tenido Bogotá para poder construir un metro hoy. No puede ser que una proyección política, que un capricho personal ignore una historia de modificación del modo de desplazamiento en Bogotá que a gritos hemos planteado y hemos necesitado los bogotanos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Con la firma del acta de inicio del contrato de concesión entre la Empresa Metro y el Consorcio, entonces comienza oficialmente el proceso, proceso que hoy está en marcha y que, de acuerdo con el cronograma, los trenes comenzarían a rodar en sus ensayos en 2027 y un año más tarde, el sistema iniciaría su operación comercial plena si Petro no se atraviesa. Eso pues hay que tenerlo muy claro y hay que decirlo con tranquilidad.

Así que colegas, luego de décadas de sueños, de procesos, de intervenciones, el metro de Bogotá pasa a ser un proyecto para por fin convertirse en una acción real, a través de algo que se llama contrato. Inicialmente 13.8 billones de pesos, después 22,3 billones de pesos donde hay un avance claro de un 10,79% en lo que nosotros conocemos como ese avance financiero, es decir, aquí ya hay un desembolso de recursos, también tiene un avance físico del 18,26% con un cronograma de ejecución que lo han conocido los medios de comunicación, con una afectación en su modificación por el avance que ha tenido además en el traslado de redes, que eso es algo importante porque se dice digamos de manera general que es que ya se avanzó en las redes, sí, pero miren que pensar en esa modificación es pensar en unas afectaciones derivadas por paralizar la obra de la primera línea del metro que le costaría a los bogotanos porque si en el Congreso hay una discusión por una reforma tributaria de 20 billones de pesos ¿de dónde va a sacar el Presidente Petro los recursos que en los análisis que hacen los profesionales y los expertos que podría oscilar entre 5, quizás 17, 18 billones de pesos? con las posibilidades que al final el Consorcio les da por respeto, que lo decía la Alcaldesa, que espero yo, que la Alcaldesa se mantenga en la firmeza de no dar paso a ninguna modificación señor Gerente.

Está bien los procesos políticos y conciliadores pero respetuosos de la ley, usted puede hablar lo que quiera con cualquier sector por encima de sus diferencias, pero lo que nunca puede pasar es que usted irrespete la ley.

Volviendo al tema de la observancia del traslado de redes, está entonces la Empresa de Acueducto y Alcantarillado, fíjense el avance del 70% al 31 de marzo de 2022, esto ya ha costado 65 mil millones de pesos. Lo que es correspondiente a Gas Natural, ahí a fecha de septiembre 8 de 2022 se culminaron en su totalidad el 31 de diciembre de 2021, también les ha costado a los bogotanos un monto considerable. Aquí en Enel Codensa también a 31 de marzo de 2022, un 58,24% de esas redes. Traslado de redes

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

telefónicas también hay un avance que ha costado recursos de los bogotanos, la Empresa de Telecomunicaciones a 31 de marzo un avance también de un 95,8% y fíjense que estos son datos que hay que dar, porque cuando uno mira todos estos procesos, cualquier modificación entonces tendría que pensar en que se va tener que hacer otro tipo de afectación porque seguramente se va a tener que considerar otros trazados, porque seguramente se va a tener que generar otro tipo de afectación.

Aquí, por ejemplo, yo quisiera preguntar a Acueducto, quisiera saber si las redes de servicios públicos ya están en su mayoría trasladadas y si están dispuestos, si han analizado esos costos de las modificaciones para volverlos a trasladar, cuántos billones de pesos podría costarle esto a la ciudad, por esta intención del Gobierno Nacional.

Los predios, claro, lo han hablado los colegas, lo hemos hablado los medios, el Gerente lo ha dicho, hay que volverlo a decir, ya se compraron más de 91,35% de los predios, 1.427 predios de los cuales ya 1.100 fueron demolidos, o sea que en esto...

Gracias señores de la cabina los 12 minutos eran para la bancada del partido Verde, nosotros somos bancada citante, tranquilos, muchas gracias, lo que pasa es que les dieron un tiempo considerable desde ayer hasta ahora.

Bien, entonces señor Presidente, observamos o señora Presidente en cargo Lucía Bastidas, usted que ha peleado tanto con este debate, creo que cuando uno observa estos avances y observa estos costos y observa estos gastos y observa ese traslado de redes, toda esta ejecución bueno toda esta proyección, yo me pregunto entonces mirando un poquito esa línea histórica, cuál va a ser la noticia que podamos ver en el 2027, cierto, seguramente que yo quisiera guardar esta intervención para cuando podamos contarle a estas generaciones del 2027-2030 si este va a ser el titular de ese momento, con más de 8 millones de habitantes Bogotá se ve paralizada por los caprichos infundados del entonces Presidente y exalcalde de Bogotá Gustavo Petro, que le ordenó al Consorcio Chino detener la construcción de la primera línea del metro, esa podría ser entonces una de las portadas señor Gerente que estaríamos leyendo si nosotros permitimos que esto suceda aquí en Bogotá y hay que decirlo de esta manera, porque esto no solo paralizaría las obras, esto también generaría unas consecuencias, que desemboca en riesgos económicos, técnicos, jurídicos, que afectaría a los comerciantes que ya llevan un buen tiempo con sus...

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

PRESIDENTE: Tratemos de finalizar concejal Marco Acosta.

H.C. MARCO FIDEL ACOSTA RICO (continúa): Gracias Presidente, así que, con este tire y afloje administrativo no solo podríamos pensar en todas estas afectaciones en materia económica, técnica, jurídica, sino que además podríamos pensar en que tengamos un metro 20 años quizás después de lo que se ha pensado.

Como si fuera poco con esta modificación pues estaríamos entonces muy cerca de recibir múltiples demandas, yo me imagino a los abogados administrativistas frotándose las manos, seguramente viendo una opción de generar recursos para ellos, demandando a la Nación, demandando a la Ciudad por esta modificación del trazado y además, esto también, si se modifica se enmarcaría en lo que la Jurisprudencia ha determinado como la responsabilidad del Estado por el hecho del príncipe, por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por esta acción de autoridades públicas, hecho el príncipe se constituye por esa decisión de una autoridad tomada de manera general que afecta la economía del contrato.

Así que yo sí quisiera preguntarle al señor Secretario de Hacienda, doctor Juan Mauricio qué le vamos a decir a los ciudadanos que están en esta situación por ejemplo de la calle 72, insisto, otros sectores donde hay 2 años de obras, donde hay afectaciones al comercio, donde hay implicaciones en materia tributaria, donde hay digamos que ya unas consecuencias que tendríamos que considerar para que ahora con una modificación pues tengan que seguir en una afectación mayor de la que ya han recibido. Modificar el trazado implicaría entonces también la voluntad de este Concejo, eso hay que tenerlo en cuenta de modificar el esquema financiero, entre ellos pues las vigencias futuras de ese 30 con el que se comprometió el Distrito y por supuesto que modificar ese documento Conpes que viabilizó el 70% de la financiación de la Nación.

Hay un tema que es importante y es la inseguridad de los predios demolidos, yo quise con el equipo mirar un poco este aspecto, porque hice algunas preguntas a la Secretaría de Seguridad, les preguntamos si en estos predios demolidos qué conductas delictivas se habían identificado y qué incrementos de delitos más consecuentes por efectos colaterales negativos de estas obras que si se modifican podrían ser peor y miren la respuesta que nos daba seguridad, atérrense de la respuesta, “Al entorno de 100 metros de las estaciones del metro, delitos de alto

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

impacto han tenido los siguientes incrementos, delitos sexuales se incrementaron en un 232%, pasando el 2021 de 19 delitos a 44 en 2022”, es algo que se da, que no se puede digamos, que contener por la propia naturaleza de las obras y de las ejecuciones de las mismas, pero miren este dato de hurto a personas, las poli sombras verdes y los maletines naranja instalados por Movilidad en los predios demolidos se han convertido en el escondedero para los ladrones, 1.386 hurtos a personas en 2021, pasamos en el 2022 a 1.817, primero en el 2021, 1386; 2022, 1.817, es decir, hay un incremento de hurto de un 131% (sic).

En lesiones personales también hay un incremento 104%, son datos que nos muestran una situación delicada que se tendría que asumir con una de estas modificaciones. Ahí teníamos también un cuadro en la siguiente diapositiva de lo que ha sido esta multiplicación precisamente haciendo un análisis en materia de seguridad y por eso cabe preguntar al señor Secretario de Seguridad, precisamente cómo va a prever que esta situación de inseguridad que se está dando alrededor de estas obras que tienen que continuar, que tienen que avanzar, no se sigan incrementando como lo he evidenciado en esta presentación y preguntarle también al señor Gerente del Metro en serio van a permitir dejar por años los predios ya demolidos al garete en un escenario de modificación en las manos de todas estas personas que aprovechan de la necesidad de avanzar en obras...

PRESIDENTE: Concejal para que culmine la intervención, por favor.

H.C. MARCO FIDEL ACOSTA RICO (continúa): Gracias señor Presidente es que nosotros estamos iniciando la intervención de la bancada, entonces por eso es que nos han parado varias veces, pero creo que tenemos...

PRESIDENTE: Sí, sino que el Presidente me comentó que como están compartiendo el tiempo, ya había agotado la parte de su tiempo para que continuara el concejal Emel y logran terminar en compacto, si necesita otros minutos no hay problema.

H.C. MARCO FIDEL ACOSTA RICO (continúa): ¿Cuánto tiempo tenemos como bancada?

PRESIDENTE: De a veinte (20) minutos cada uno, a cada uno se le está dando de a quince (15) minutos y ya está en diecinueve (19) minutos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

H.C. MARCO FIDEL ACOSTA RICO (continúa): Perfecto, entonces ya termino porque tengo que respetar el tiempo del concejal Emel. Simplemente creo que esto ha tenido impactos, como lo he demostrado hay unos impactos económicos que no alcancé a mostrar de la comparación del metro subterráneo versus metro elevado, quisiera saber cómo sería esa proyección financiera, de dónde sacarían los recursos en el Distrito, quisiera saber también después de ese mensaje que el Gobierno Nacional pues digamos que de una u otra manera dio para poner en riesgo las obras de Bogotá, cómo también se puede jurídicamente darle una tranquilidad a los bogotanos de que por más que el Presidente tenga una intención de dejar a un lado los proyectos importantes de Bogotá, cómo se hace respetar la descentralización que es lo que está en riesgo ante esos anuncios del Gobierno Nacional y cómo decirle a Bogotá que no quedarán en vilo estas grandes obras.

Así que termino haciendo esta descripción y haciendo estas breves preguntas, pero más que digamos, haciendo una exposición de todo este proceso, dejando la misma reflexión que hice el día que hubo aquí la controversia, yo sí creo que la Alcaldesa tiene que hacer una reflexión y tiene que seguir firme en hacer respetar lo que ya está adjudicado, lo que está contratado y recordar una vez más que *“mal paga el diablo a quien bien le sirve”*.

Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Muchísimas gracias concejal Marco.

Secretario, registremos concejales por favor.

SECRETARIO: Con gusto señor Presidente.

Certificamos el registro de los señores concejales NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, JAVIER ALEJANDRO OSPINA RODRÍGUEZ y ANDRÉS DARÍO ONZAGA NIÑO.

Se ha hecho el registro, señor Presidente.

PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señor Secretario.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Ahora, tiene el uso de la palabra el concejal Emel Rojas.

H.C. EMEL ROJAS CASTILLO: Gracias señor Presidente, en la línea del doctor Marco también comienzo como él comenzó y sé que él va a terminar como él termino, en la expresión final y es que, lo que está contratado, está contratado y ese contrato se respeta y sin chantajes, estamos frente a un Presidente, autócrata, que considera doctor Arrieta que su poder no vino ni siquiera del pueblo y menos de Dios, no tampoco, entonces querida María Fernanda le entendí su propuesta, pero es que nosotros aquí tenemos un contrato firmado, firmado, firmado y la institucionalidad en Colombia debe respetarse, por eso me preocupa que el Presidente Petro ahora diga que él sí tenía estudios de ingeniería de detalle, no es cierto, no es cierto, queridos bogotanos como dice el concejal Rolando, los millones de seguidores, no es cierto, nunca fue cierto, él tuvo un sueño y en el sueño él a lo mejor tuvo claro que tenía la ingeniería de detalle, no tuvo ingeniería de detalle, no tuvo cierre financiero, no había comprado predios, entonces que no nos vengan ahora a decir que todo estaba listo. No es cierto.

Como autócrata el doctor Petro ya está pasando en este momento, arrastrando a sus ministros, entre otros el de Transporte a un detrimento patrimonial y a investigaciones disciplinarias de la Procuraduría, ya la señora Procuradora se manifestó. En lo que sí estoy muy de acuerdo querida María Fernanda, es que este tema ya está cerrado, esto lo discutimos hace cuánto tiempo aquí en el Concejo, en las vigencias futuras, los estudios y lo que dijo el experto en contratación ayer, es que ya hay un contrato firmado que no se puede modificar porque está basado en una factibilidad, porque sí había factibilidad y ese Consorcio, ese Consorcio tiene que entregar lo que se contrató y si el Presidente Petro dice que no, como lo dijo el concejal Marco un hecho de príncipe según la Jurisprudencia y entonces quién va a pagar y obviamente el Presidente Petro dice que va a hablar con el gobierno Chino, que va a hablar con el gobierno Chino, es un cuento chino, quién firmó el contrato es un Consorcio, entonces ahí viene la autocracia, yo soy rey y voy a hablar con el rey, yo no hablo con los súbditos.

En Colombia hay una institucionalidad, hay unas leyes, hay una ley de infraestructura y basado en la Ley 80, en la 1150, las modificaciones y en la Ley de Infraestructura se suscribió, no solamente unos documentos entre otros el Convenio de Cofinanciación con la Nación sino un contrato, hubo un contrato con pólizas que no podemos venir ahora a modificar, y entonces Petro lanza globos y entonces el Pacto de la Orinoquía

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

pues uno lo entiende, yo estoy de acuerdo con eso, pero una cosa es una cosa y otra cosa es otra cosa y entonces pregunto dónde está el estudio de impacto, cuánto nos va a costar si mañana hacemos una modificación no solamente el recurso de la Nación sino las sanciones por el incumplimiento del contrato y basados como lo dijo el experto ayer, como lo dijo el concejal Julián Rodríguez hoy, en un concepto de un Magistrado que no estaba habilitado para emitir ese concepto y me extraña de un Jurista de la talla de él, cometer esa ligereza por lo menos.

La doctora Claudia López no puede caer en la trampa de entregarle 17 billones de pesos para cumplir el capricho del doctor Petro de la primera línea subterránea y lo peor es que en el Plan Nacional de Desarrollo tiene unos artículos que uno dice para dónde vamos, vamos a consolidar la autocracia, la verdad, es que las líneas de metro de Bogotá no son una prioridad para el Gobierno y si no son una prioridad entonces que lo digan y entonces cancelemos el contrato y no echemos más globos y paguemos las sanciones y que la Procuraduría, la Fiscalía investiguen, pero si no tienen plata entonces de dónde van a sacar el 70% de los 17 de CAPEX de la modificación y Bogotá pues obviamente tendría entonces que revisar de dónde va a sacar también lo pertinente. No hay recursos de la Nación, no están.

Insisto, insisto, hay que sacarle de la cabeza de los bogotanos el cuentazo de Petro que todo estaba listo para la primera línea de metro, eso no es cierto, no había estudios, no había ingeniería de detalle. Esa narrativa que ha tenido Petro con Bogotá ha centrado la discusión para la próxima campaña a la Alcaldía de Bogotá y obviamente, la campaña de Presidencia. Marco dio cifras contundentes, solo la Empresa de Acueducto ya ha invertido por lo menos, por lo menos, 174 mil millones de pesos en el traslado que ya está en diseños en el 93%. La compra de predios, ya dieron las cifras; el diseño de captura de valor, que tiene que hacer la Empresa de Renovación Urbana, en qué va a terminar. Insisto, insisto, que esto Petro lo volvió un tema de campaña y los bogotanos estamos ahora sometidos al criterio del autócrata.

Termino con esto, hay que dejar de jugar con la plata de la gente y desde este Concejo no podemos permitir que le libreteen a un libretista una campaña a la Alcaldía, a costa de los impuestos de los bogotanos.

Gracias Presidente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

PRESIDENTE: Muchísimas gracias concejal Emel.

Registremos concejales.

SECRETARIO: Con su venia señor Presidente, me permito leer la excusa presentada por el señor concejal JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO y del señor concejal ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS.

PRESIDENTE: Perfecto, como ayer la bancada de Centro Democrático realizó su intervención, pero la concejala Diana Diago se excusó ante la Mesa Directiva, se le va a conceder el uso de la palabra para que realice su intervención.

Entonces tiene la palabra la concejala Diana Marcela Diago.

H.C. DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA: Gracias, bueno yo también quiero iniciar este debate como lo terminó el concejal Marco Acosta y es que *“mal le paga el diablo a quien bien le sirve”*, Claudia López le hizo campaña a Petro pensando que le iba a dar su apoyo para todos los proyectos de infraestructura y nunca se esperó que tuviera la actitud que ha tenido con la primera línea de metro para los bogotanos. Esto ha sido un problema de egos, antes de ser un problema técnico, un problema con una discusión profunda como debería darse. Yo coincido aquí con muchos y es que el problema es que ya hay un contrato y en ese contrato no aparece por ninguna parte Gustavo Petro, no está, es la Empresa Metro y un Consorcio Chino, un Consorcio Chino que ya está ejecutándolo, entonces aquí hay que empezar a desmontar esas mentiras que el gobierno de Gustavo Petro le ha hecho creer a los ciudadanos.

Que aquí hay un dilema, si es mejor metro elevado o mejor metro subterráneo, no es cierto y yo le quiero contar que yo hice un ejercicio, salí a la calle y le pregunté a los bogotanos qué quieren y esto fue lo que me contestaron (se escucha video del minuto 02:32:37 al minuto 02:33:12) entonces como ustedes pueden ver, los ciudadanos quieren metro y lo quieren ya, lo quieren ya y el mejor metro no es ni el elevado ni el subterráneo, es el metro que se hace y el metro que se está haciendo es como lo contrató la anterior Administración y yo también creo que aquí el cuento de la Caracas ha sido un cuento romántico, pero es que Petro también fue Alcalde, qué hizo Gustavo Petro por la Caracas? ¿Qué hizo para mejorarla? Nada, y creo que el metro elevado puede ser una oportunidad para hacer también una obra de urbanismo que realmente

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

impacte a la ciudad, que realmente le dé a los habitantes una nueva visión de ciudad y territorio, pero aquí hay algo que nosotros no podemos desconocer queridos colegas y es que el Convenio de Cofinanciación es por 22,3 billones de pesos y esos 22,3 billones de pesos ya se empezaron a ejecutar, entonces cómo sería modificar esto, cuáles serían los problemas jurídicos que se le vendrían a la ciudad, eso es imposible de hacerlo, porque es que ya llevamos 3 años recibiendo aportes, tres años, no un mes, no dos días, tres años recibiendo aportes y me preocupa que otra de las mentiras que se ha inventado aquí Gustavo Petro, es que no, no se preocupen la plata la da la Nación y es que Petro va a ser tan tirano que va a pasar por encima de la ley, porque la Ley 310 del 96 es absolutamente clara, el 70% lo puede financiar la Nación y el otro 30% lo va a financiar el Distrito.

Entonces si modifica el proyecto de dónde va a sacar ese 30% adicional para poder cumplir Bogotá, de dónde, de cuáles recursos, él está afectando el bolsillo a los bogotanos, esta decisión de Gustavo Petro por un capricho, porque cuando fue Alcalde no pudo y no le gustó lo que dejó el otro y así se la va a pasar Bogotá eternamente. Yo creo que aquí Claudia López que he sido muy crítica con ella, por lo menos ha tenido una actitud de decirle, no un momento por qué vamos a acabar con los recursos de los bogotanos, porque vamos a seguir siempre en veremos con este proyecto que lleva la ciudadanía esperándolo 70 años, 70 años y hoy por lo menos hay una luz.

Ahora, aquí el gobierno tampoco ha contemplado y es que hay un contrato que también se va a ver reflejado en unas tarifas ¿Por qué? Porque como es una concesión entonces la tarifa que va a pagar el usuario es el que va a empezar a amortizar el pago y si nosotros aquí modificamos y no tenemos la plata entonces va volver a pasar con una inestabilidad financiera que es lo que nos pasó con Transmilenio, que siempre es un hueco eterno y que no hay cómo pararlo, yo creo que eso también hay que tenerlo porque es una reflexión y hay que llamar al Gobierno Nacional para que entienda este escenario en el que estamos viviendo hoy nosotros los bogotanos y la movilidad.

Ahora, como ya se firmó el contrato ¿Cierto? Decían no es que los estudios de detalle no están, mentira, mentira, hoy los estudios de ingeniería de detalle sí están y han presentado un avance del 86,46%, está en estudios de la interventoría para hacerle observaciones para que se pueda revisar y para que pueda salir adelante ¿Cuáles eran los estudios de ingeniería de detalle que dejó el proyecto de Gustavo Petro como Alcalde? ¿dónde están? Yo los quiero ver, no existen y bajo esas mentiras es que está

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

enviando un discurso a los bogotanos para decir, no es que yo ya lo tenía y era mejor, no por ahí hay unas fotos del metro de Moscú que fueron las que sacaron, pero creo que está equivocado con eso.

Entonces ya que este proyecto tiene los estudios, ya que este proyecto tiene los diseños, que se está ejecutando, que ya lleva un avance importante y vea cosa chistosa de los pocos proyectos de Claudia López que está cumpliendo parcialmente con el cronograma, entonces qué vamos a hacer también con esa gestión predial que ya acá dijeron algunos concejales compañeros, 93,8% de la gestión predial, qué hacemos con esos predios, es que eso no es decir yo acá voy subterranizo el metro y listo, no, no porque acá hay ya un recorrido y una gestión contractual, predial, también de redes supremamente importante. De 1.427 predios que se esperan adquirir ya hay 1.338 entonces si modificamos el proyecto qué hacer con eso, qué le decimos a esa ciudadanía que está cansada y que está aburrida de aguantarse no solamente la demolición sino la inseguridad porque es que la inseguridad es tremenda, los roedores, las basuras, miren lo que ha pasado con esos predios en Bogotá y los bogotanos quieren es que pasen las cosas, es que se ejecuten las obras y además pues también hay tres frentes de obra que ya empezaron y que ya están supremamente activos y que están avanzando, el traslado de las redes.

Entonces cómo sería el traslado de redes en un metro subterráneo, como lo modificaría, cuánto le costaría eso a Bogotá cuando va en un 95,07% y también pues algo que vemos ahorita que estuve en la 72 y que pude hablar con muchos ciudadanos es el intercambiador de la calle 72, qué le decimos a esa ciudadanía que vive del comercio y que hoy está absolutamente bloqueada por qué, porque las obras se están haciendo. Entonces si paran el proyecto tendrán que hacer primero, unos estudios, unos diseños, unas modificaciones y eso también va a impactar a esos comerciantes que están esperando en este proyecto metro y que están viendo una esperanza también no solamente para la movilidad sino también para sus negocios y hay algo que también me ha generado mucha incertidumbre y es por qué el gobierno Petro no consulta al Consejo de Estado, yo envié un derecho de petición solicitándole información sobre cómo iba ese estudio para modificar esta obra tan importante y oh, sorpresa pagándole a un Magistrado que conoce muy bien el proyecto, que sabe cómo se ha modificado y sobre todo, que ha participado y la Sala de Consulta del Consejo de Estado hoy quedó absolutamente borrada, se le olvidó a Gustavo Petro que eso es parte de la institucionalidad y que había que consultar con ellos, además me genera

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

curiosidad conocer al Ministro Reyes, solicitándole al Consejo de Estado que lo saquen ya, que es que necesitan ese concepto ya para poder hacer las cosas como si los proyectos de Bogotá fueran improvisados, como si los proyectos de Bogotá no importaran. Muy mal el mensaje que está enviando este Gobierno Nacional.

Además de eso, dónde queda la seguridad jurídica, el Consorcio participó para un metro elevado, demostró experiencia para un metro elevado, porque es que la experiencia es fundamental en estos procesos de infraestructura y ahora entonces le están cambiando las reglas del juego, mal no solamente por el concesionario sino también por la imagen que está dejando este país, que acá el Presidente es el que manda y el que dice qué se hace o qué no se hace, eso es un ser tirano, dónde está la democracia, adicional si llegaran a modificar esta obra, aquí hay que pensar que se estaría entregando a dedo un proyecto tan grande a un Consorcio que no sabemos si tiene la capacidad técnica, jurídica y financiera para presentar una propuesta para metro subterráneo. Eso no es así no más. Gustavo Petro nunca puede estar por encima de la ley, gústele o no le guste.

Entonces yo creo que eso hay que decirlo y que la Alcaldesa también defienda estas posturas porque nosotros no vamos a seguir esperando otra vez 80 años, gastando recursos en estudios y diseños, gastando recursos moviendo las redes, comprando predios que a la final no se van a utilizar. Entonces yo también le quiero hacer un llamado a este gobierno por esa confianza que los bogotanos le entregaron en las urnas, Bogotá apoyó decididamente a Gustavo Petro y por qué hoy le está haciendo tanto daño, por qué hoy le está poniendo un palo a la rueda al proyecto que llevamos esperando tantos años.

Con esto termino Presidente, muchas gracias.

PRESIDENTE: Muchísimas gracias concejala Diana Diago.

Entonces seguiría la siguiente proposición, que es la proposición del concejal Manuel Sarmiento, hasta por veinte (20) minutos concejal Manuel Sarmiento.

H.C. MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO: Gracias Presidente, empiezo saludando a todas las personas presentes aquí en el recinto y como no hay mucho tiempo para desarrollar algunas de las tesis que he venido planteando, pues voy al

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

punto de manera inmediata, yo sigo sobre una tesis colegas, es que lo que está planteando el Presidente Gustavo Petro, aunque el metro elevado es supremamente inconveniente y le genera daños irreparables para la ciudad, en primer lugar, no resuelve todos los cuestionamientos que hemos hecho sobre el metro elevado, porque como lo está planteando el Presidente Petro concejal Celio Nieves y concejal José Cuesta, el metro seguiría siendo un metro privatizado, seguiría siendo un alimentador de Transmilenio, solo que en lugar de elevado, sería subterráneo, ojo con eso, pero además y esto lo voy a detallar lo que pretende hacer el Presidente Gustavo Petro es abiertamente ilegal, además de la actitud autoritaria que ha tenido de amenazar al gobierno de Bogotá con no financiar otros proyectos si no se hace lo que él diga.

Recordemos entonces las inconveniencias del metro elevado, en primer lugar, sus impactos urbanísticos, hasta el mismo estudio que hizo Peñalosa, colegas que defienden el metro elevado, señala que ese metro va a tener muchos problemas por sus impactos urbanísticos, miren ustedes en la diapositiva lo que dice el estudio que contrató Peñalosa, lo leo rápidamente, señala lo siguiente “la nueva marcha de un proyecto de metro elevado implica una afectación principalmente en términos visuales y lumínicos, factores que pueden contribuir o degradar la calidad urbana del sector donde se inserta”. Yo creo que eso está ampliamente demostrado y no lo voy a detallar.

En segundo lugar, es un metro privatizado, o sea, cuando dice no, es que el Presidente Petro quiere echar para atrás el modelo neoliberal de transporte, no es cierto colegas, no engañen a la gente, porque una de las características principales del modelo neoliberal en el sistema de transporte es la privatización de los sistemas de transporte y como está contemplado el proyecto del metro elevado, es un metro privatizado bajo la misma lógica de Transmilenio y cuando Petro plantea simplemente modificar el contrato para hacer algunos tramos subterráneos, qué significa, que se mantiene el modelo de concesión, o sea, se mantiene el modelo neoliberal en lo que tiene que ver con el Sistema de Transporte Público.

Por ahí he visto algunos trinos diciendo Viva el metro subterráneo que plantea Petro porque vamos a romper con el modelo neoliberal en el Sistema de Transporte Público, cuentos, mentiras, va a seguir siendo privatizado simplemente con una modificación de la concesión y en tercer lugar, y ojo con esto, el tercer cuestionamiento que le hemos hecho al metro elevado es que termina siendo un alimentador de Transmilenio, no voy a dar todas las cifras, varios colegas las han dado pero ojo, de qué depende

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

que sea un alimentador de Transmilenio o no, depende de su longitud y depende del número de estaciones y del número de trenes. Si se modifica el contrato simplemente para hacer unos tramos subterráneos qué pasa, es la misma longitud, Petro dijo lo que quiero hacer subterráneo desde la carrera 50 hasta la 72, o sea, es la misma longitud concejal Cancino. Las mismas estaciones es lo que está planteando en ese cambio contractual, los mismos trenes, entonces qué pasa, sigue siendo un alimentador de Transmilenio lo que pasa es que ahora va a ser subterráneo, no engañen a la gente colegas, porque lo que está planteando Petro puede resolver el problema de los impactos urbanísticos, pero no resuelve los otros dos cuestionamientos que le hemos hecho al metro elevado.

Con esta premisa, alguien podría decir, bueno, puede que no se resuelvan todos, pero por lo menos, se resuelve el problema del deterioro urbano que genera y entonces aquí vamos a ver qué tan posible es hacer eso, ojalá se pudiera hacer colegas, en serio, ojalá se pudiera hacer, porque los impactos urbanos son muy graves, pero aquí hay un problema de legalidad, de Estado de Derecho pero además de la charlatanería en la que ha incurrido Petro prometiendo algo que no se puede hacer y eso lo voy a detallar en esta intervención.

Miremos entonces cuáles son los problemas legales que tendría ese cambio contractual que pretende hacer Petro, recordando lo siguiente o primero señalando lo siguiente, Petro le solicitó en diciembre al Consorcio Chino que le diera un estudio de alternativas de qué se podía hacer para hacer algunos tramos subterráneos, qué le dice el Consorcio Chino, hombre no podemos hacer lo que usted quiere, lo único que podríamos hacer de acuerdo con nuestros análisis jurídicos, financieros y técnicos es extender esa línea hasta la calle 100 y que esa extensión sea un tramo subterráneo. Bueno, a Petro no le gustó lo que le dijo el Consorcio Chino y se fue y pagó cerca de 120 millones de pesos a un abogado privado por más prestigioso que pueda ser el doctor Enrique Gil y el señor le entregó un concepto a la medida de lo que quiere Petro, diciéndole que ese contrato sí se puede modificar.

Miremos entonces en detalle si es cierto que ese contrato se puede modificar como lo está planteando el Gobierno Nacional. En primer lugar, quiero aquí plantear tres tesis básicas de la contratación estatal. Los contratos estatales se pueden modificar sí, sí se pueden modificar lo ha dicho el Consejo de Estado, pero se pueden modificar dentro de unos límites, se puede alargar el plazo del contrato o recortar el plazo del

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

contrato, incluso se puede cambiar el precio del contrato dentro de unos límites, pero la contratación estatal no es como la contratación privada, yo puedo contratar a un arquitecto para que me haga una casa y en la mitad del contrato decirle, mire ya no quiero hacer una casa, quiero hacer un edificio, listo, perfecto, no hay problema, pero resulta que en la contratación estatal hay unos límites y esa facultad no es ilimitada como lo ha reiterado en varias oportunidades el Consejo de Estado, primera idea.

Segunda idea concejal Cancino, ¿por qué no se puede modificar de manera ilimitada los contratos estatales?, sabe por qué, para evitar prácticas corruptas. Entonces la ley estableció, mire si usted va a adicionar un contrato no le puede adicionar en más del 50% del valor original, sabe por qué es eso, porque ocurre en la contratación estatal que los oferentes ofrecen precios muy bajos, sabiendo que después el amigote que lo está contratando le va a aumentar el precio, entonces si ofrece un precio bajo pues se gana el contrato y después se lo aumentan y es una práctica corrupta, pero sabe por qué también lo hace, ¿por qué la ley lo prohíbe?, para evitar que un amigote en la contratación estatal contrate una empresa sin experiencia para hacer una obra y después cambie el objeto del contrato para lograr adecuar el contrato a los intereses de esa empresa.

Entonces una entidad estatal no puede contratar a una firma, a una empresa para que haga un viaducto, porque esa empresa tiene experiencia en viaductos y después cambiar el contrato para que haga un túnel cuando esa empresa no tenía experiencia para hacer el túnel, porque si originalmente la licitación se hubiera hecho para hacer un túnel pues esa empresa que se ganó la licitación no podía demostrar experiencia en hacer túneles, es algo obvio, el ABC de la contratación estatal ¿Qué es lo que ha señalado el Consejo de Estado cuáles son las dos principales limitaciones para cambiar un contrato?, la primera, sencilla si usted va a modificar un contrato y esa modificación implica que se encarece el contrato, que el valor original del contrato aumenta, usted no puede aumentarlo por un valor que represente o sea superior al 50% del contrato original. Si el contrato original vale 100 pesos, la adición no puede ser por 51 pesos, sencillo. La segunda limitación que ha señalado el Consejo de Estado para cambiar un contrato estatal es, usted no puede modificar sustancialmente el objeto de un contrato, si usted contrató a alguien para hacer un viaducto después no puede cambiar el objeto del contrato para hacer un túnel. Está clarísimo en varias sentencias del Consejo de Estado que no tengo tiempo aquí para poder aclarar. Pero estas son dos limitaciones básicas, cojamos entonces esas dos limitaciones y

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

apliquémoslas al caso del contrato del metro elevado colegas, a ver ustedes a qué conclusión pueden llegar.

La primera, que no se pueda modificar el contrato por encima del 50% de su valor inicial. El Consorcio Chino en el estudio que le entregó al Presidente de la República, dice que, a noviembre de 2022, el valor original de ese contrato es de 17,5 billones de pesos, o sea que ese contrato no puede aumentar por encima de un límite que estableció el Consorcio Chino de 7,1 billones de pesos. El Consorcio Chino aquí hizo algo que yo creo que es prudente, dijo, como los costos preliminares que estamos evaluando en la adición son todavía muy preliminares y no exactos, entonces en vez de poner el límite de 50, baja el límite y lo pone en 40% y por eso le da 7.1 billones y qué dice el Consorcio Chino, de las 5 alternativas que evaluamos, tres se sobrepasan ese valor, incluida la que arranca de manera subterránea desde la carrera 50 con 1º de Mayo que es la que está diciendo Petro que es la que se debe hacer, pero una fórmula matemática que no da lugar a interpretaciones es simplemente coger valor inicial, adiciones y si se supera el 50% no se puede.

Concejal José Cuesta, ayer le oí decir a usted que los cálculos que usted estaba haciendo es que, como ya no se hace el metro elevado, la estructura elevada y se cambia por la subterránea que no son 7 billones de pesos adicionales sino solo 2, porque usted calcula que los 7 es lo que vale hacer el metro subterráneo y le resta 5 de lo que toca hacer el metro elevado, eso no es una buena forma de analizar esto, lo hizo el Consorcio Chino y el Consorcio Chino dice, sin hacer el metro elevado en ese tramo y haciendo el subterráneo, la adición es por 7 billones de pesos, ahí no le puede restar los 5 billones que usted señaló y está perfectamente demostrado en ese estudio porque mire que en esa tabla el Consorcio Chino tiene en cuenta lo que usted señaló el día de ayer.

Entonces, de las 5 alternativas tres no se pueden hacer por simple fórmulas matemáticas. Hay 2 que pueden ser viables, la de extender el metro hasta la 100 por el tramo subterráneo o la de hacer el tramo subterráneo hasta la 72 pero por toda la Caracas, pero entonces aquí nos toca hacer el otro análisis de la otra limitación que establece la ley, ¿se puede cambiar el objeto del contrato en esa medida? Entonces lo más obvio concejales es ir a ver qué dice el objeto del contrato, el contrato tiene unas cláusulas y una cláusula dice objeto del contrato. Entonces aquí hay dos posibilidades, una, es que el objeto del contrato diga este contrato tiene como propósito

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

construir un metro elevado y que el privado lo opere dentro de 20 años, bajo esa interpretación pues se puede cambiar el metro elevado por el subterráneo, porque el objeto del contrato es solo hacer un metro y no dice si es por arriba, por abajo, en trinchera, nada, pero resulta que la cláusula del contrato colegas, dice lo siguiente "(...) el alcance físico del proyecto se describe entre otros, en los apéndices técnicos 4, 5, 6, 7, no sé cuántos apéndices, lo dice el contrato, entonces cualquier abogado dice bueno, entonces qué dicen los apéndices, porque los apéndices hacen parte del objeto del contrato, definen su alcance físico.

Y miremos qué dice por ejemplo el apéndice 4, miren ustedes esas figuritas, ahí qué metro están viendo ustedes pues un metro elevado, colegas, elevado, el objeto del contrato incluye de manera específica que el contrato es para construir un metro elevado, hace parte de la esencia del objeto contractual que según el Consejo de Estado no se puede modificar, entonces alguien me dirá no, pero eso está sujeto a interpretaciones, la hermenéutica jurídica cierto y todo, bueno, miremos entonces el Consejo de Estado qué criterios ha señalado para definir cuál es la esencia del objeto de un contrato y el Consejo de Estado básicamente no les voy a leer las sentencias porque me demoro, si quieren ustedes las pueden tomar de ahí, qué dice el Consejo de Estado, dice mire para definir qué hace parte de la esencia de un contrato y no se puede modificar hay que ir a los documentos de la licitación con la que se celebró ese contrato.

Todo aquello que tenga que ver con los requisitos de habilitación que se estableció en la licitación, o sea lo que se le exigió al contratista para ganarse el contrato hace parte del objeto, de la esencia del contrato. Si usted pidió experiencia para hacer un viaducto, la esencia del objeto de ese contrato es hacer un viaducto y eso es precisamente lo que pasa con el contrato del metro, miren ustedes en la licitación internacional, en la licitación internacional, en los documentos previos a la adjudicación del contrato en la precalificación la experiencia que se le exigió a la empresa que se iba a ganar ese contrato, era una experiencia que se exigía para metros elevados, o sea, le dijeron una experiencia específica, los que quieran participar en esta licitación tienen que tener experiencia en la construcción de metros elevados ¿Qué quiere decir eso de acuerdo con los criterios del Consejo de Estado? Que el metro elevado, la estructura, el viaducto, hace parte de la esencia del objeto del contrato y si hace parte de la esencia del objeto del contrato, no se puede modificar ¿Qué hacemos? Es la ley, es los criterios jurisprudenciales que además se establecieron como ya expliqué, para evitar prácticas

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

corruptas, por eso yo he seguido sosteniendo durante mucho tiempo que lo que planteaba Petro en campaña, a la Alcaldía con Hollman Morris y ahora en la Presidencia era pura charlatanería, era mentira, eso que Petro planteaba no lo podía hacer y no lo puede hacer porque la ley no permite modificar de manera sustancial la esencia del objeto de un contrato y el metro elevado, la estructura elevada, el viaducto hace parte de esa esencia, porque precisamente fue un requisito que se les exigió a las empresas que querían participar en la licitación para poder ganarse ese contrato.

No nos digan entonces, no eso es muy fácil, cambiémoslo, echémoslo para atrás, el metro elevado es supremamente dañino estoy totalmente de acuerdo, pero un Presidente por más Presidente que sea no puede violar la ley.

Pero sigamos, miremos algunas otras cosas, bueno y el concepto de Enrique Gil saben qué hace, yo ahorita les mostré cuál era la cláusula del objeto contractual concejal Samuel Arrieta, sabe qué hace Enrique Gil, solamente copia el primer párrafo del objeto del contrato, cuando en su concepto transcribe el objeto del contrato, solamente pone que este es un contrato para construir un metro y para construir la primera línea del metro y le omite, le quita el pedacito donde dice “El alcance físico del objeto del contrato estará definido en los apéndices” que es donde está toda la estructura elevada, mala fe, muy mala fe la del ex Ministro de Santos, cómo acomoda todo simplemente para acomodarlo a lo que quería hacer Petro, es muy grave eso que hace Enrique Gil en ese concepto.

Pero sigamos adelante qué más plantea Enrique Gil, dice que esto podría modificarse por el riesgo cambiario, porque el dólar se está encareciendo y ni siquiera hace un análisis de quién asume el riesgo cambiario del contrato y lo asume tanto la Empresa Metro como lo asume también el contratista, otra grave falencia y en tercer lugar, lo que plantea ese concepto de Enrique Gil es que aquí se va a paralizar el servicio y ni siquiera argumenta cómo se va a paralizar, uno podría decir, aquí se va a afectar el servicio que va a prestar el metro alimentador de Transmilenio porque va a ser un alimentador de Transmilenio, pero si el subterráneo sigue siendo un alimentador de Transmilenio no está cambiando nada frente al criterio de paralización del servicio y aquí entonces seguramente alguien me va a decir, oiga concejal, pero si el contrato de concesión del aeropuerto El Dorado se pudo cambiar, entonces por qué este no y se cambió el objeto del contrato, pero por favor, estudien bien, es que resulta que en el contrato de concesión del aeropuerto El Dorado en el pliego de condiciones estaba la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

posibilidad de modificar el objeto del contrato para demoler las dos terminales, fue dentro del proceso contractual que se incluyó esa posibilidad, aquí en el caso del metro elevado, nunca se incluyó la posibilidad de cambiar el metro elevado por el subterráneo.

Entonces no apliquen mecánicamente un caso con otro porque los dos tienen supuestos de hechos totalmente distintos y no son aplicables y bueno, prioricemos solamente lo último, entonces Petro dijo, me voy para China a hablar con el gobierno Chino a que se cambie el contrato y yo le digo otra vez, doctor Petro, primero tiene que pasar por Washington porque dentro de las concesiones neoliberales del metro elevado que buena parte tiene que ver con cómo se subordinan los intereses del país a los intereses de las grandes potencias comenzando por Estados Unidos, el BID, el Banco Interamericano de Desarrollo que está poniendo buena parte de esta plata, hizo un préstamo condicionado, claro, ellos prestan pero con condicionamientos que es uno de los problemas de la globalización neoliberal y qué le dijo el BID en el contrato que firmó la Empresa Metro, si usted cambia algo del proyecto, primero me tiene que pedir permiso y si lo hace sin mi permiso pues yo le corto el chorro de la plata.

Entonces el doctor Petro antes de ir a China tiene que ir a Washington a pedirle permiso a los gringos y lo digo otra vez, bueno para él menos mal que tiene experiencia y unas buenas rodilleras para pasearse por los pasillos de Washington para subordinarse a los intereses de los Estados Unidos, creo que en eso a él sí le puede ir muy bien, bueno, ya después de que salió de la reunión del FMI en Bogotá con el Gobierno Nacional sobre la reforma a la salud, pues después de esa reunión con los gringos ya el Gobierno Nacional dijo que no va a eliminar las EPS y que va a incumplir otra promesa de campaña.

Entonces Presidente y colegas para terminar el metro elevado es supremamente inconveniente, le genera daños irreparables a la Ciudad pero la forma cómo está procediendo Petro es absolutamente arbitraria, despótica e irresponsable con la Ciudad y vuelvo y lo digo, la única esperanza que queda para echar atrás ese proyecto es la demanda de Nulidad que tenemos interpuesta ante el Consejo de Estado, por una serie de ilegalidades que cometió Peñalosa a la hora de la estructuración del proyecto, es un Juez de la República el que se tiene que pronunciar y no el Presidente Petro a punta de ocurrencias, de charlatanería y de despotismo, diciendo que esto sí se puede cambiar.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTA: En derecho de réplica, concejal Cancino.

H.C. DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ (moción de réplica): Gracias Presidenta, pido respeto también frente a mis colegas, gracias Presidenta, si durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con él, fuere necesario introducir variaciones en el contrato y previamente las partes no llegan al acuerdo respectivo, la entidad en acto administrativo debidamente motivado lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Artículo 16 de la Ley 80 que además frente al caso que cita el concejal Sarmiento del aeropuerto, hay un concepto del Consejo de Estado donde dice que en general se puede modificar el objeto del contrato o el contrato mismo y acá lo que dice es que cuando hay paralización o afectación del servicio público y aquí, se va a paralizar el servicio público, acá Transmilenio no va a funcionar porque cuando tú metes una cantidad de vigas encima de Transmilenio que eso nunca antes se había visto o sea, esto es un cuadro de Magritte, absolutamente surreal donde está Transmilenio abajo y este alimentador de Transmilenio arriba, se va a paralizar Transmilenio pero además, se va a afectar un servicio público y el bienestar de la ciudadanía porque ya lo estamos viendo en la Caracas, en la 72 es un colapso.

Ahora imagínense ustedes meter vigas tras vigas, tras vigas, eso la movilidad se va a ver afectada claramente, cosa que no pasa con el metro subterráneo y eso se puede verificar empíricamente de manera diáfana pero además, se van a quebrar los negocios de la Caracas como se están quebrando los de la 68, luego entonces sí va a haber paralización y luego entonces sí va a ver una afectación del servicio público, luego entonces la entidad en acto administrativo debidamente motivado podrá modificar mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Es decir, tenemos el avalo del artículo 16 de la Ley 80 con toda la evidencia empírica que ya estamos viviendo y que va ser aún más traumático, luego entonces sí se puede modificar el objeto del contrato y la contratación.

Presidenta y pido que cuando nosotros hablemos también respetemos, porque nosotros respetamos la palabra también de quienes hablan defendiendo ese alimentador elevador o ese Transmilenio elevado.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Bueno concejal Cancino.

Tiene el uso de la palabra el concejal Carrillo.

H.C. CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS: Señora Presidenta, bueno, muy buenas tardes, les agradezco que me detengan el tiempo un segundo mientras el recinto se pone en silencio porque me pongo nervioso, ojalá pudiéramos detener el tiempo, bueno, yo voy a arrancar señora Presidenta por referirme a algo que es un concepto más ontológico concejal Cancino, que es la verdad, aquí todo el mundo dice ser el dueño de la verdad y fíjense ustedes que la primera mentira que nos decimos los seres humanos es que representamos algo en el Universo, quizás para poder ser felices, para tratar de aliviar ese enorme miedo que sentimos a la muerte, al dolor y a no trascender, pero aunque podríamos quedarnos aquí horas hablando cuestionando si existe o no la verdad objetiva, lo cierto es que y aquí me voy a poner Orwelliano, Orwell concejal Arrieta dos más dos no son cinco, y yo voy a tratar de mostrar en mi intervención que además, la tenía preparada señora Presidenta de una hora, pero pues tendrá que ser de alrededor de veinte (20) minutos.

Yo les voy a demostrar aquí la realidad fáctica que algunos quizás podrán controvertir y decir no mi verdad es diferente, pero lo que yo les voy a mostrar son pruebas, planos, datos y hechos que considero concejal Díaz incontrovertibles más allá de que aquí unos quieran decir por ejemplo que en este momento está de noche, pero si yo digo que en este momento está de noche pues es sobre mí sobre quien recae la carga de la prueba, como es en quienes dicen por ejemplo que no se puede hacer un metro subterráneo en quienes recae la carga de la prueba.

Esta fue la primera proposición que presenté y fue el 24 de febrero de 2020, quiero empezar por decirles que esto no es un capricho del Presidente, esa narrativa que han echado a andar aquí, empezando por los amigos de la Administración y la derecha que aquí se ven cómo son lo mismo, el centro y la derecha aquí se acomodan a la perfección porque creen en lo mismo, se equivoca la Alcaldesa cuando dice que nosotros los Progresistas y ella somos lo mismo, no, no somos lo mismo, ella es lo mismo que ustedes señores de Cambio Radical, ella es lo mismo que ustedes señores

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

del Centro Democrático, y por eso coinciden y por eso también aquí podrían justificar ustedes cómo le votan todo a la Alcaldesa.

Esto no es un capricho, no es un capricho que Bogotá tenga un metro de verdad, no es un capricho que los ciudadanos tengan un transporte digno, esto no es de ninguna manera una frivolidad del Presidente o una actuación infantil como algunos incluso se han atrevido a decir y yo voy a dividir este debate en tres líneas, a mí me gustan las triadas ¿Cierto? Y esta vez vamos, sí yo soy una persona triádica, entonces aquí está la primera línea, la primera línea es el cambiazo line, qué pasó, resulta que Peñalosa es un experto en crear debates que no existen y hace 20 años creó un debate que estaba zanjado hace muchísimo tiempo y es metro o no.

Los metros debo decirle Presidenta son como la muerte llegan porque llegan y a Bogotá debió haber llegado a finales de los 70ª y aquí fíjense ustedes, voy a tratar de leerlo muy rápidamente porque el tiempo no lo va a permitir, esto no son palabras mías, esto son palabras de Enrique Peñalosa que decía lo siguiente “pero nosotros seguíamos varados sin poder canalizar los recursos nacionales del Metro a Transmilenio hasta que no se aceptara que ya no habrá metro, concentraríamos todos los recursos de la Nación en Transmilenio, (...) pero, poco a poco, la opinión lo aceptó” y acepta Peñalosa, aquí los que dicen que es mentira del Presidente Samper, Samper quería el metro para Bogotá, lo financió, dio Conpes, Confis, factibilidad y fue este señor, amigo de algunos acá, quien hundió el metro en el 98. Eso está probado. Eso no se puede debatir, es la tozuda realidad.

Y ¿Qué hizo 15 años después? Pues ya el debate de si hacemos metro o no, estaba perdido porque en ese momento lo ganó y decía ante los medios de comunicación “Bogotá no tendrá metro, tendrá buses, orugas de dos pisos, el Sistema Transmilenio”, pues bueno lo ganó. 15 años después ya no podía ganar esa discusión y se inventó otra, es estupendo inventándose discusiones y la discusión es, si lo hacían por arriba o lo hacían por abajo y entonces una discusión que estaba zanjada desde hace 160 años, la zanjó el Parlamento Británico cuando decidió enterrar ese Tren Metropolitano, él la volvió a abrir. La discusión nunca ha sido si es por arriba o es por abajo, eso es mentira, entonces lo que hizo fue detener el proyecto y le envía una carta voy a pasar también muy rápido por aquí, esto también ya lo he dicho en otras oportunidades, a su amigote Clemente Del Valle, pero hay algo muy importante de esto y es que el gobierno de Juan Manuel Santos y el señor Clemente Del Valle de la Financiera de Desarrollo

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Nacional toman la decisión de detener el proyecto y lo hacen sobre qué sustento, sobre la opinión de Enrique Peñalosa, por su opinión, no hay ningún estudio técnico y los desafío a ustedes señores de la derecha a que me lo demuestren, no existe. Es la opinión de Enrique Peñalosa suficiente para justificar el cambio en el objeto al Convenio 1880 del cual habló la concejala Ana Teresa Bernal en extenso.

Entonces qué pasa, por la opinión de un alcalde vendedor de buses, por su opinión, pasamos de tener un proyecto que estaba en fase de estructuración técnica, jurídica y financiera y listo para licitar, listo porque era el acumulado de 8 años de conocimiento, eso no lo hizo un funcionario del IDU cepillándose los dientes, son dos gobiernos, son el gobierno de Samuel Moreno y el gobierno de Gustavo Petro casi en su integridad, 8 años de trabajo que se tiran a la basura por la opinión de Enrique Peñalosa y contratan el estudio de alternativas que también presentó el concejal Sarmiento una parte y lo contratan a dedo, Director del IDU, Diego Sánchez, su firma está ahí, usted estaba en la Financiera de Desarrollo Nacional cuando este cambio se dio y nadie mejor que usted para explicar lo que pasó ahí porque usted lo vio de primera mano.

Entregaron a dedo ese contrato para un estudio de alternativas, pero vean esto, qué dice el estudio de alternativas concejal Arrieta, el objeto de ese contrato no es buscar el mejor metro para Bogotá, el objeto de ese contrato es hacer un alimentador de Transmilenio y lo dice con absoluta claridad "(...) específicamente se pretende la optimización de recursos de inversión para la primera línea y ahora vean cuáles son los ítems. Primero, identificación de la factibilidad de la inserción de una tipología de construcción diferente a la subterránea para de esta manera reducir costos de construcción e incertidumbre en la etapa de construcción.

¿Cuál es el criterio señor Secretario de Hacienda usted que es un hombre serio? ¿Cuál es el criterio para afirmar que la tipología subterránea tiene mayores incertidumbres de construcción que la elevada? Sin haber hecho un solo estudio, sin haber visto la geotecnia ¿Cuál es el sustento? Ninguno, el único sustento son los bellos recuerdos del alcalde Enrique Peñalosa en París cuando estudiaba sus cursos libres, esos son los únicos sustentos, una opinión de un ciudadano.

Aquí no le piden si es mejor, más costo eficiente o tanto que hablan aquí que es el costo-beneficio, no, miren el objeto: "Identificación de corredores complementarios operados con troncales de Transmilenio que alimenten la primera línea del metro", es

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

decir, desviar los recursos de los trenes a lo férreo, esto es absolutamente claro y entonces este estudio de alternativas crea un embeleco que se llama Canastas de Inversión. Esas canastas de inversión son las siguientes, aquí este es el mecanismo con el cual lograron desviar los recursos que deberían ir al comienzo del metro, desviarlo nuevamente a Transmilenio y hay unos estudios comparativos que dicen el metro debe terminar en la 72, en la 63, en la 100, esto y lo otro, pero en todos los escenarios ustedes ven algo recurrente y es que se acorta el metro y se alargan las troncales de Transmilenio, porque eso fue el objeto con el que se contrató este estudio y el estudio concluye con el Conpes 3900 firmado por el señor ex Presidente Juan Manuel Santos directo responsable de que Bogotá no tenga metro.

Aquí Peñalosa por supuesto es un vendedor de buses y eso lo hemos dicho muchas veces, pero Juan Manuel Santos por su mezquindad política, por su cálculo político, por el Póker que estaba jugando para darle el Conpes a Pardo y no dejar que Petro lo contratara, pues vea en lo que nos metió, nadie esperaba que ganará otra vez el vendedor de buses, volvió a ganar y en esto estamos. Pero qué dicen esas canastas, esas canastas terminan diciendo que hay que hacer menos metro y más Transmilenio, imagínense ustedes, usted cree señor Gerente del Metro que en alguna parte del mundo y quizás fuera de él, si nos vamos a Marte, a Júpiter a Ganimedes usted no va a encontrar un proyecto de metro donde la conclusión es, hagan menos metro y más buses. Eso no existe.

Entonces voy a revisar rápidamente porque tenemos poco tiempo, algunos de los criterios, fuentes hídricas, dentro del componente ambiental pierde el subterráneo versus el elevado porque según ellos, interfiere con cuerpos hídricos y los cuentan, o sea, no importa si es una escorrentía chiquitica, no importa, los cuentan, 1, 2, 3, entonces cuáles son los cuerpos hídricos que interfieren aquí, el río Callejas, el río Molinos, el parque El Virrey, o sea ustedes de verdad creen que esto tiene algún tipo de seriedad, en 1905 la línea 4 de París se hizo con una tecnología en su momento muy innovadora que consistía en congelar el río, en 1905, pues esto es un crimen ecológico ni más faltaba, eso ya no se hace así, pero en ese momento congelaron el río para poder enterrar un túnel hace 120 años y hoy nos dicen que por el caño del parque El Virrey no se puede hacer un metro, por favor, Ámsterdam que está 2 metros por debajo del nivel del mar, que pues bueno, todos hemos visto esos holder de superficie tierra ganada en el metro subterráneo por supuesto pero bueno, aquí hay algunos que sacan la anécdota que la línea del metro de no sé dónde se demoró 12

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

años, pues bueno, el metro elevado de Medellín se demoró 15, entonces eso no es ejemplo de nada.

Sigo con el criterio de rendimiento que esto es muy importante porque aquí es donde se evidencia la mentira, dicen, criterio de rendimiento y aquí le repitieron unos, varias veces, el metro elevado se hace más rápido Secretario de Gobierno, se hace más rápido, pero resulta que el tiempo aunque algunos puede que no creamos en eso pero tengamos otras intuiciones, el tiempo generalmente es lineal, entonces yo no puedo comparar algo que ya tiene una fase de desarrollo, sumarle un tiempo cuando estoy desconociendo que tengo que volver a empezar de ceros y aquí lo vemos claramente, decían, el metro subterráneo se demora 66 meses mientras que el elevado se demorará solo 40 meses en su construcción, pues bueno, llevamos 84 meses, 84 meses y ni siquiera han terminado los diseños. Hoy más o menos, estamos en la misma fase en la que estaríamos en el 2014, con unos diseños sí, con una ingeniería básica avanzada, o sea, hoy estamos si listos, cerca de poder comenzar la construcción, pero claramente fue una deshonestidad haber dicho eso en ese momento.

Y finalmente el otro, la conexión con el BRT, hágame usted el favor señor Gerente del Metro, por aquí una concejala decía, Bogotá no necesita una línea, necesita 10, 11, 15, 20, claro, pero como diseñan el estudio de alternativas es privilegiando las conexiones con Transmilenio por encima de unas eventuales conexiones con futuras líneas de metro y aquí voy a empezar a pasar muy rápido por favor, siguiente, es un alimentador de Transmilenio, es un alimentador de los buses. El metro subterráneo va por donde debe ir mientras que el elevado solo va por donde puede ir y por eso lo meten a las malas en muchos lugares.

Esto es importante, porque cuando uno compara los dos proyectos, queda claro que es un alimentador de buses. Este es el número de estaciones que están en el corredor oriental que es el lugar de mayor demanda en la ciudad, las de arriba son las estaciones del metro subterráneo, las de abajo, son las estaciones del metro elevado, ustedes de verdad creen que esto tiene algún sentido, ni les pongo las de Transmilenio porque Transmilenio sí está a la distancia que deben estar, lo que va a hacer este proyecto si llegara a hacerse es alimentar la troncal de buses, sería mucho más lógico desde cualquier punto de vista técnico hacer un trazado quizás de menos kilómetros que es susceptible de expandirse como todas las líneas de metro que de una vez

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

dejarla muerta, porque eso es lo que quería Peñalosa, matar la posibilidad de que Bogotá tenga metro elevado.

Esto tiene que ver con la densidad de las redes de metro, Francia, París, otro día hablamos de esto, la distancia entre las estaciones, que ya la han mencionado muchos.

Ahora vamos a los transbordos, este rander me encanta porque bueno, ahí tendrán los Mariachis un techo en la 53, esta diapositiva es bien importante, esto es lo que tendrá la estación y debo decirle señor Director del IDU que finalmente pude ver los diseños definitivos de la nueva estación de Transmilenio, tiene la misma textura del diseño de Peñalosa de la troncal de la séptima, son como unas moléculas, vamos a reemplazar esos corrales de ganado que están hoy en la Caracas por unas estructuras fractales, pero resulta que el intercambio es así. Eso que ustedes ven allá abajo es la estación de Transmilenio, además es muy interesante porque aquí queda claro que sale el tráfico vehicular para siempre. Eso que ustedes ven ahí y que dice CVTR me corregirá el señor Gerente del Metro, eso debe decir Carril Vehicular de Tráfico Restringido o me equivoco, o qué es lo que quiere decir esa convención, Carril Vehicular de Tráfico Restringido, es decir desde el Centro hasta los Héroes se van para siempre los vehículos individuales, carga, motos, taxis, Huber, Camión de Valores, Camión de Bomberos, Camión de Tostao, la ruta de los perritos, las rutas escolares, todas se van, por eso, eso es lo que están defendiendo ustedes señores de ese lado.

Vean esto, para hacer el transbordo usted tiene que subir por unas escaleras que no son eléctricas, tiene que subir hasta ese mezanine, después, tiene que salir al Centro Comercial que no está diseñado, vamos a ver cómo quedan esos centros comerciales que serán seguramente, me corregirá señor Gerente en su intervención, iniciativas público privadas o sino qué bueno sería que nos mostrara los diseños de las estaciones del metro que no están en ninguna parte, no las conceptuales, los diseños de verdad, así como está diseñada la estación de BRT, entonces usted sale al Centro Comercial, busca unas escaleras o salta, no sé, sube dos pisos más y regresa ahí sí a la plataforma. Plataforma en la cual va a tener que sentarse a esperar un tren de baja frecuencia que puede tomarle sin ningún problema 6 minutos y si usted lo ve irse se va a quedar sentadito esperando 6 minutos sabe qué va a pasar señor Gerente del

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Metro, sabe qué va a pasar, que los pasajeros van a seguir desde el principio hasta el final de su viaje en los buses.

Y bueno, aquí llegamos a Transmilenio por la 7ª y se me está acabando el tiempo señora Presidenta, si usted me regalara dos (2) minutos más, le agradecería su enorme generosidad porque aquí hay unos que ahora se inventaron un cuento de que estaban en contra de la 7ª pero que qué bueno el metro elevado, son lo mismo, está claro en el Conpes, está claro que el Transmilenio de la 7ª es un carril más paralelo de este juguetito alimentador de los buses, pero quiero pasar a un punto que es importantísimo y es el de los costos y señor Gerente si usted no me lo contesta, señores de los organismos de control, se lo juro señor Gerente que voy a tomar acciones legales, porque usted no hace más que tomarle del pelo a este Concejo, cuánto, se lo he preguntado en varios derechos de petición y no me lo ha querido contestar ¿Cuánto cuesta reconstruir la troncal de la Caracas en el proyecto actual? ¿Cuánto va para el metro? Y ¿Cuánto va para el bus?

Eso no es una pregunta menor, porque hay algunos que estiman que el precio de construcción de esa troncal, con estas pasarelas que ya les presenté y demás, es de alrededor de 4.4 billones de pesos y esa es una cifra importante, a esto hay que sumarle los 1.8 billones de pesos de adquisición predial que ya se fueron en abrirle campo al subterráneo, los 2.5 billones de pesos del Transmilenio por la 7ª que no hay que hacer y que la Alcaldesa decía que no iba a hacer, ahí ya tendríamos 8.7 billones de pesos para invertir en hacer un metro más potente, así como estamos, así podríamos modificar el convenio compañeros, el contrato. Si no construimos la súper troncal de Transmilenio, el Transmilenio con esteroides, podemos destinar ese dinero a hacer más estaciones o a hacer un metro más robusto, eso es una realidad incontrovertible y la tercera línea señora Presidenta, que es la tercera y última, corregir el rumbo, pues bueno, esto hoy está costando 27.9 billones de pesos y aquí me voy a referir rápidamente al tema legal que es el que genera tanta controversia, pero resulta que aquí ya se han hecho esas modificaciones a concesiones.

Muy hábilmente algunos evaden decir que esto es una concesión, si hubiera sido un simple contrato de obra pública quizás no aparecería esta luz legal que aparece, pero es que se trata de una concesión y la concesión se hace sobre un servicio público esencial y ahí la misma Ley 80 se guarda un salvavidas y es que en caso de una afectación grave y probada a ese servicio público esencial, el Estado puede modificar

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

el contrato, incluso de manera unilateral, pero yo lamento a decirles a los que van a padecer lo que será pues en últimas un triunfo político también del Presidente porque pues sí, el Presidente ha sido coherente en esto y el día que esto se haga bien pues tendrá un rédito, así como hoy está poniendo en peligro su capital político, cuando esto salga bien pues tendrá un rédito, yo no sé qué van a hacer para aceptar que ha tomado alguna decisión correcta el Presidente Petro, pero entonces ¿Qué dice la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado?

PRESIDENTA: Para concluir Concejal:

H.C. CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS (continúa): Qué dice, bueno aquí están los conceptos escritos, los voy a dejar, básicamente dice que es una obligación del gobierno tratar de hacer que esto se haga bien y que el contrato en caso de que sea inviable o tenga problemas en su posible ejecución, debe modificarse, es un deber y finalmente, la luz a final del túnel para que no digan que el concejal no propone, pues claro que sí propongo.

Si usted me permite después de mi intervención pasar un video de 30 segundos, para dejar esto claro y terminamos así.

Vean esto, la Alcaldesa decía en campaña “nos van a robar medio metro, hay que hacer una herradura mi hermano”, usted me corregirá Secretario de Gobierno, usted que la acompañaba a las entrevistas, “(...) desde hace 40 años ha sido una herradura”, si decía la verdad, fíjese usted, cuando estaba en campaña decía la verdad, pero ahora nuevamente se saca del sombrero el cuentazo de que hay que hacer una segunda línea, carreta, la extensión de ese medio metro que dejó contratado Peñalosa hacia el Noroccidente de Bogotá, es la extensión de la primera línea, no tiene sentido duplicar la flota, utilizar flotas con tecnologías diferentes, una segunda concesión, un segundo patio taller, reducir las frecuencias del tren, romper la conexión operacional, eso no tiene ninguna justificación técnica, ninguna, hay que extender la línea 1 hacia el Noroccidente y eso, este Concejo de enorme irresponsabilidad ya aprobó 35 billones de pesos para hacer eso.

Muchas gracias Presidenta, le agradezco, si podemos ver el video de 30 a 45 segundos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

A continuación, se escucha el video del minuto 03:30:23 al minuto 03:31:31.

PRESIDENTA: Concejal Celio Nieves en el uso de la palabra.

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA: Bueno, sigue el interés del Concejo y de la ciudadanía frente a este debate que se ha generado en los últimos días por una propuesta del Presidente Gustavo Petro sobre la base de unas alternativas que fueron presentadas por el Consorcio Chino en su momento a él como Presidente y conocidas también por la Alcaldesa Mayor de Bogotá. Eso es lo que nos ha mantenido durante unos buenos días en este debate, porque hay que decirlo con absoluta claridad y al contrario de que a algunos le da como terror, temor, miedo o piensan otras cosas, que manifiestan que esto es porque estamos en campaña electoral, pues claro que eso es válido, es que esto es una Corporación política y como decía Bromberg el día de la capacitación de la ESAP en este mismo escenario, desde el mismo momento en que somos elegidos iniciamos la siguiente campaña y esta es una coyuntura a propósito muy interesante porque es un tema pues que despierta el interés de la ciudad y porque concentra opiniones diversas frente a la visión de ciudad que tenemos, pero en este tema en específico, frente a la diversidad de opiniones que debemos confrontar sobre lo que debe ser una excelente movilidad para la ciudad Capital.

Unos seguirán defendiendo y con todo su derecho, con todos sus intereses, con su visión de ciudad, que, a cambio de 1, de 2, de 3, de 4, etcétera líneas de metro subterráneo sigan apareciendo troncales de Transmilenio y eso es legítimo que lo defiendan y acá lo han manifestado. Hoy creo que hipócritamente se han concentrado en el debate de la primera línea del metro, aunque quisieran que ni siquiera una línea de metro elevado se hiciera en la ciudad de Bogotá, mucho menos, que se haga una línea mejor para la ciudad como es una línea de metro subterráneo.

Yo no me voy a meter en los vericuetos de la técnica en específico, en detalle, tampoco en los vericuetos del derecho en lo específico, ahí va a haber una mesa técnica y financiera, va a haber una mesa jurídica, acordada por el Presidente de la República y la Alcaldesa Mayor de Bogotá para que nos ayuden a resolver esta situación y yo tengo la esperanza de que de allí va a salir la mejor respuesta y en lo que nosotros queremos un sector de la ciudad, que no hablo por la ciudad, acá se cogen el micrófono y dicen, no, es que la ciudadanía lo que quiere es una línea elevada y de dónde, cuál ciudadanía, pues la ciudadanía que seguramente unos escuchan, pero otros

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

escuchamos también otra ciudadanía y muy bien que manifiesten que esta ciudad votó mayoritariamente hacia la Presidencia de la República por el doctor Gustavo Petro, eso significa que hay un respaldo a sus iniciativas.

Porque decir, que hay un concepto de un abogado o de una casa de abogados o de un Pull de abogados en cabeza de un doctor Gil Botero, que ya ni nos acordábamos qué había hecho él en este país y entonces que él tiene supuestos intereses de hablar de que la línea sí puede o no puede ser subterránea, pero no vamos a lo profundo del concepto que es a lo que nosotros nos debe interesar y no quién lo hizo y si había actuado en un gobierno o no. Esas claridades quería hacerlas de entrada para que tengamos algunas claridades sobre el tema, pero déjenme decir también lo siguiente compañeros, yo con tranquilidad manifiesto que se va a resolver este conflicto y se va a resolver en favor de la ciudad y yo estoy convencido hoy, por los hechos sucedidos en el día de ayer de ese encuentro, que va a ser aceptada la propuesta de nuestro Presidente, el Presidente Petro para subterranizar un tramo de la primera línea del metro en su tramo 1, porque el tramo 1, así está en el objeto del contrato, es hasta la calle 72. Yo estoy de acuerdo y así lo he manifestado, que lo que se va a hacer desde la 72 pasando por Barrios Unidos, Engativá y Suba es el tramo 2 de la primera línea del metro, ya en condición de subterráneo.

Nosotros, y cuando digo nosotros, la bancada del Polo Democrático Alternativo en su origen cuando hacíamos parte de la oposición al gobierno del Alcalde Enrique Peñalosa, cuando se discutía y se aprobó, el 26 de mayo y se sancionó mejor, el 26 de mayo del año 2015 el cupo de endeudamiento, nosotros lo votamos negativamente, por consideraciones entre otras, las siguientes, que no había en el momento, oído, de la aprobación en el Concejo de Bogotá, ah, que aparecieron 3 años después eso es otra cosa, pero para haberlo aprobado por el Concejo de Bogotá tendría que haber estudios de factibilidad cuando se discutió en el Concejo Capitalino y a esa fecha no existía.

Dos, en consecuencia, también de lo anterior, hubo irregularidades en la declaratoria de la importancia estratégica, violándose la Ley 819 del año 2011, por lo siguiente, los proyectos de infraestructura, energía y comunicaciones, el estudio técnico debe incluir la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle aprobados por la Oficina de Planeación y resulta, que eso no existía al momento de la declaratoria de importancia estratégica de esa primera línea del metro, independientemente para la claridad si era

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

en su momento elevado o subterráneo y, tercero, que el trazado no estaba contemplado dentro del POT vigente de esa época, no el de ahora, dentro del POT vigente de esa época y eso es de carácter obligatorio, no estaba contemplado dentro del POT vigente que era en su momento el POT 190 del año 2004 y ahí, se configura la violación de la Ley 387 del año 1997.

Sobre el tema de los costos. El metro elevado fue un proyecto aprobado con dudas frente a los costos, es importante recordar entonces, que con los Conpes emitidos por el Gobierno Nacional en su momento y la información dada por el gobierno de Peñalosa, se encontraba como está ahí en la diapositiva, que el valor total de la obra era de 12.9 billones de pesos según cifras a diciembre del año 2017, sin embargo, con el Conpes 3945 del 4 de agosto del año 2018, emitido por el Gobierno Nacional el componente es decir del metro tendría un costo total de 22.330 billones de pesos a precios también como la cifra anterior del año 2017.

De acuerdo con esto compañeros y compañeras, señores funcionarios, el metro elevado fue un proyecto aprobado con dudas frente a los costos, pero igual, sobre la estructura de las líneas, se cambió de una red de metro por el ineficiente Transmilenio, lo decían otros, hubo un cambio. Para ello valga recordar, que los estudios de diseño conceptual de la red de metros, oído, me voy a ir al año 2010, de la red de metros realizado en el año 2010 concibieron una ciudad, en este momento en el año 2010, una ciudad con el metro como principal componente integrador del Sistema de Transporte Público de la Ciudad, priorizando las primeras cuatro líneas de metro. Eso fue lo que pasó en el año 2010, que el eje estructurador de un sistema multimodal de transporte público de la ciudad, no es una línea, son muchas, son varias y allí en el año 2010 se determinó que se debieran priorizar mínimo cuatro líneas de metro, la primera que es la línea roja que está ahí, desde el portal de las Américas hasta la calle 127 con una extensión de 27,5 kilómetros de longitud. Esa era la primera, que es de alguna manera un poco parecida a la que estamos hoy discutiendo por su trazado.

Dos, la segunda, la que está ahí en color verde, desde la Autopista Sur, oído, con Avenida 68 hasta la carrera 7ª con 193. Miren hasta dónde iba, con 193, en una extensión de 25.1 kilómetros. La tercera, la que está ahí en línea azul desde el portal del Tunal desde la Avenida Boyacá hasta la calle 127, con 23.4 kilómetros de longitud y la cuarta, la línea morada desde el portal de las Américas desde la Avenida Ciudad de Cali hasta la calle 170 con carrera 7ª, con 23.8 kilómetros, para un total de red de

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

metros en esas cuatro líneas nada más de aproximadamente 100 kilómetros. Cien kilómetros de líneas metro en la ciudad de Bogotá. Hoy una ciudad más pequeña me lo comentaba Argote esta mañana, como la ciudad de Quito tiene 140 kilómetros de líneas de metro en la ciudad de Santiago de Chile.

Entonces fíjense compañeros y compañeras, que se cambió una red de metro que es más eficiente por las lamentables troncales de Transmilenio principalmente de dos, de la Avenida 68 y de la Avenida Ciudad de Cali. Eso tiene responsabilidades, tiene culpables y ahí es donde yo vuelvo a manifestar, ahí es donde está la discusión de visión de ciudad y de visión de cuál es el Sistema de Transporte Público que más le sirve a la ciudad y a pesar de la discusión que estamos dando, que lo estamos concentrando en una sola línea de metro con una sola línea de metro pues por supuesto, no se resuelve en su totalidad el transporte público en la Capital de la República, porque hubo en el año 2016, 2017, 2018, toda una intención malévola contra los intereses de la movilidad en la ciudad de Bogotá en cabeza del Alcalde Enrique Peñalosa, que ya lo había hecho público y manifiesto desde 1998.

Se cambió entonces una red (ya termino señora Presidenta) una red de metro por el ineficiente Transmilenio.

De acuerdo con el informe de Integración de Proyectos de Transporte Masivo, realizado en agosto del año 2017 por Peñalosa, se planteó solamente esa línea de metro elevado con una ciudad llena de troncales y vemos la otra diapositiva.

Fíjense ahí, todas esas líneas que están ahí, unas hacia el Occidente y otras hacia el Norte son todas troncales de Transmilenio, absolutamente todas son troncales de Transmilenio, ahí no hay ni siquiera el dibujo que mantuviera una línea de metro en la ciudad de Bogotá. Ahí es donde se configuran unos intereses que le han generado inmenso daño a la ciudad de Bogotá y termino pues con unos ejemplos, yo quiero compañeros y compañeras, yo quiero que a esa primera línea del metro de Bogotá no le pase, a esa primera línea de metro elevado si es que se mantiene así, aspiro que no, aspiro que no, no quiero que en 10, en 15 o en 20 años le pase como le ha pasado a viaductos en otras ciudades del mundo y es que en los 10, en los 15 o en los 20 años o en los 30 años se han hecho las respectivas demoliciones.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Eso podría pasar y ahí sí se configuraría indudablemente una pérdida invaluable de recursos para una ciudad como la nuestra, ahí está, quitan un viaducto e incluso Presidenta, usted que es defensora como muchos de nosotros de las fuentes hídricas, de las corrientes de agua, mire lo que pasó en Seúl. Había un viaducto, lo tumbaron y recuperaron el río, eso sí es un corredor ambiental en defensa de la naturaleza, eso pasó allí una obra construida en 1976 como viaducto y luego se demuele y se hace una vía ambientalmente amigable con toda la ciudadanía de esa importante ciudad del mundo.


Están los viaductos férreos en Nueva York, en París y también pasó lo mismo, líneas férreas, el viaducto que fueron transformadas en espacio público, con bancas, con asoleadoras prácticamente, con vegetación en Francia, un viaducto en París, mire cómo se recupera esa parte incluso para colocar a la vista una fuente hídrica y en Medellín que es lo más cercano, ese es el viaducto de Medellín, esa no es una foto de hace 20 años, eso es muy reciente esa foto. Ese es el viaducto de Medellín. Eso es lo que queremos.

Yo he escuchado acá a todos los concejales con atención y soy un convencido que por orgullo unos, otros indudablemente por ideología y por actitud programática que eso yo no lo voy a desmentir, están convencidos, están convencidos, que la mejor obra par la ciudad no es un viaducto sino es una línea subterránea y entonces le atravesamos otros elementos conceptuales, técnicos, jurídicos y como dicen los abogados yo no lo soy, para unas cosas sí sirve esa expresión, las cosas como se hacen también se pueden deshacer, así sean robustas económicamente que generen obras en el tiempo de bastante expansión, lo que uno necesita a veces, más que ello, es la voluntad política para hacer las grandes transformaciones y hoy Bogotá requiere una primera línea de metro subterráneo.

Muchas gracias colegas.

PRESIDENTA: Bueno concejal Celio Nieves.

Quedan siete bancadas por intervenir en este debate, concejal Álvaro Argote ya le doy la palabra, queda la bancada de Cambio Radical, Partido Liberal, Partido de La U, Partido Nuevo Liberalismo, Partido Conservador, Movimiento Alternativo Indígena y Social y el Partido Político MIRA.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

Sesión Plenaria Ordinaria-Acta 014 de 2023

TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 03.55.36-APG-

Quiero darle la palabra al concejal Álvaro Argote que sería el concejal del Polo Democrático Alternativo que hace falta para saber si va a concluir con su bancada.

Concejal tiene la palabra.

H.C. ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ: Gracias señora Presidenta, queda bien ahí en esa designación de Presidenta, debiera quedarse ahí aprovechando que los otros han hecho abandono del cargo, abandono de cargo de una vez, un pupitrazo aquí y resolvemos ese punto. Aquí no hay quórum ni deliberatorio, entonces señora Presidenta yo no voy a intervenir en el día de hoy, le pido que en su potestad levantara esta sesión y en la próxima empiezo de primeras.

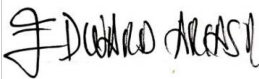
PRESIDENTA: Señor Secretario, siguiente punto del orden del día.

SECRETARIO: Con gusto señora Presidenta.

5. COMUNICACIONES Y VARIOS

PRESIDENTA: No habiendo comunicaciones y varios, se levanta la sesión.

SECRETARIO: Con gusto señora Presidenta, siendo las 12:59 p.m., agotado el orden del día, se levanta la sesión.



EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO
 Presidente



DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO
 Secretario General de Organismo de Control

Transcribió el acta y corrigió estilo: Alicia González *Aligón*

Revisó: Secretaría General