



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 215

Bogotá, D. C., lunes, 5 de abril de 2021

EDICIÓN DE 11 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 209 DE 2019 CÁMARA, 277 DE 2020 SENADO

por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de Ley Nº 209 de 2019 Cámara – 277 de 2020 Senado
“Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”

• TRÁMITE DE LA INICIATIVA:

El Proyecto de Ley es de autoría del Representante a la Cámara Rodrigo Arturo Rojas Lara, radicado el 28 de agosto de 2019 y enviado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente por su materia.

Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, Rodrigo Rojas fue nombrado ponente en primer y segundo debate.

El proyecto surtió su primer debate el 10 de diciembre de 2019 y el texto fue aprobado por unanimidad, sin modificaciones.

Presentada la ponencia para segundo debate, fue discutida y aprobada por unanimidad el 18 de agosto del año 2020 en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

En su tránsito al Senado de la República, se designó como ponente al Senador Horacio José Serpa Moncada, quien concertó con la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV las modificaciones incluidas en el Texto Propuesto para Primer Debate, que se presenta en esta ponencia.

Este informe de ponencia reitera la necesidad de ajustar la normatividad existente para poner al usuario de las bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial que tiene el país.

• POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los

ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).” (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Senadores de la República, pues se trata de una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En todo caso, es pertinente reiterar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

• OBJETO DEL PROYECTO:

El objeto del Proyecto de Ley que se pone a consideración de la Comisión Sexta del Senado de la República es ajustar la normatividad existente para poner al usuario de las bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial que tiene el país. La educación y el fomento de las normas de seguridad en el uso de la bicicleta por parte de todos los actores en la vía son los instrumentos que se verán fortalecidos con la aprobación de esta iniciativa, con el fin de reducir los índices de accidentalidad de los “biciusuarios”.

• **JUSTIFICACIÓN:**

• **Razones de conveniencia:**

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. En Colombia la cifra de accidentes de tránsito supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas – los más afectados: Representan en la actualidad más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos¹.

De acuerdo con las cifras de Medicina Legal, en 2018 fallecieron 421 ciclistas en accidentes de tránsito y 2.786 resultaron lesionados. Esto significa que, de los conductores tanto fallecidos, como lesionados, en accidentes de tránsito en Colombia, los ciclistas ocupan el segundo lugar, después de los conductores de motocicleta. Como lo indica el último informe de Forensis: "(...) la bicicleta para el caso colombiano presenta cifras mayores a la participación porcentual a nivel mundial, cerca del 6,2% de las muertes son conformadas por este segmento de la movilidad en el territorio colombiano"².

Según el Observatorio Nacional de seguridad vial, con corte al 30 de noviembre de 2019, en Colombia fallecieron 6.634 personas en accidentes de tránsito, de las cuales 415 fueron ciclistas. A su vez, en 2019 resultaron lesionadas 34.485 personas, de las cuales 2.699 eran usuarios de bicicletas³.

Las cifras son aún más preocupantes, si se tiene en cuenta que los índices de accidentes de tránsito en ciclistas han ido en aumento progresivo en los últimos años, como lo muestra la tabla a continuación:

Accidentes de tránsito en ciclistas entre 2012 y 2018⁴

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Muertes	300	314	343	381	379	375	428
Lesionados	2131	2223	2376	2632	2748	2656	2921

Fuente: Elaboración propia, con base en los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Se tiene información que para el año 2018, de los 398 casos en los que se conoció la causa de muerte en accidentes de tránsito de ciclistas, el 84%5 de los casos ocurrió por choques entre la bicicleta y un vehículo con motor. Lo mismo sucedió en los casos de los accidentes de ciclistas

¹ Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018.

² Ibid

³ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2019.

⁴ El cuadro no contiene cifras de 2019, porque el Observatorio Nacional de Seguridad Vial tiene pendiente la publicación de las cifras hasta diciembre. El último corte publicado es del 30 de noviembre de 2019.

⁵ 111 fueron ocasionados por choques con automóvil, campero o camioneta; 90 tuvieron su origen en choques contra tracto-camión, furgón o volqueta; 87 fueron resultado que choque contra motocicleta o motocarro; y, 46 fueron causados por choques contra bus, buseta o microbus.

lesionados: De los 2.896 casos en que se conoció la causa del accidente, casi el 97% tuvo su origen en un choque contra otro vehículo con motor⁶.

En comparación con el año 2020, las cifras no fueron alentadoras, pues si bien durante todo el año la movilidad estuvo prácticamente detenida en su totalidad, lo cierto es que se registraron cerca de 389 muertes de ciclistas (aportando el 8,21% de los siniestros letales en las vías del país, según información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial).

Lo anterior permite concluir: (i) que es urgente tomar acciones contundentes para reducir los alarmantes índices de accidentalidad en ciclistas, y (ii) que tales acciones deben ir encaminadas a inculcar un respeto por parte de los actores viales que se encuentran en una posición fuerte en la vía, frente a los ciclistas, quienes hacen parte de los usuarios vulnerables de la vía pública.

A nivel mundial se ha reconocido que los accidentes de tránsito son 100% prevenibles. Esta visión ha cambiado la perspectiva tradicional frente a los accidentes de tránsito, según la cual las muertes por accidentes de tránsito se consideraban inevitables. Ahora, es tendencia en el mundo sostener que, por el contrario, los accidentes sí son evitables.

Las autoridades de Suecia explicaron este fenómeno para el año 1997 a través de la política "Visión Cero", de la siguiente forma:

"Durante mucho tiempo, hemos pensado que las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves son un efecto secundario de la vida moderna. Aunque el mundo los denomina "accidentes", la realidad es que podemos prevenir estas tragedias tomando un enfoque preventivo y proactivo que prioriza la seguridad del tráfico como un problema de salud pública.

De esta forma, se reconoce que la pérdida significativa de vidas tiene un costo trágico, que se entiende más allá de la pérdida personal a los impactos profundos en la comunidad, que incluyen: costos económicos personales y trauma emocional para quienes resultan victimizados; también, un gasto significativo de los contribuyentes en respuesta a emergencias y costos de atención médica a largo plazo.⁷

"Visión Cero" tiene nueve componentes principales, dentro de los que cabe resaltar tres: primero, la existencia de un compromiso político que incluya a autoridades locales de alto rango, orientados a lograr sus objetivos; segundo, un plan de acción con estrategias claras y responsables de su cumplimiento; y, tercero, un compromiso de los líderes políticos de priorizar sistemas basados en una "Visión Cero", que se enfoque, entre otras cosas, en influenciar en el comportamiento de los ciudadanos, inculcando que las pérdidas por accidentes de tránsito son prevenibles⁸, mediante programas de concientización.

⁶ 1337 se ocasionaron por choques con automóvil, campero o camioneta; 878 por choques con motocicleta o motocarro; 360 por choques con bus, buseta o microbus; 212 por choques con tracto camión, camión, furgón o volqueta; y, 13 con otros vehículos terrestres carreteros.

⁷ Vision zero network. What is vision zero? En: <https://visionzeronetwerk.org/about/what-is-vision-zero/>

⁸ Ibid.

El proyecto de ley que se presenta en esta oportunidad, parte de la consideración de que las muertes y lesiones en accidentes de tránsito son prevenibles, y busca contribuir a su prevención mediante la concientización de los conductores de vehículos automotores, sobre el respeto a los ciclistas, que son unos de los usuarios más vulnerables en la vía.

• **Fundamentos jurídicos:**

Bases constitucionales del proyecto de ley:

Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido:

"Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

El carácter de valor constitucional, se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2°, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantiza de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.

También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C.P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuandoquiera que estén expuestas a amenazas que no tienen el deber jurídico de tolerar, por rebasar éstos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad.⁹

La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:

⁹ Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

"(...) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal, imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin".¹⁰

En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:

"El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia para el ejercicio de otros derechos y garantías.

(...) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad "ante inminente peligro de recibir lesión".¹¹

En el mismo sentido, en la sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:

"(...) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la mallá vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se

¹⁰ Ibid.

¹¹ Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.

afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas".¹²

E virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.

- **Regulación actual y modificación propuesta:**

Este proyecto busca contribuir a la seguridad de los ciclistas, reconociéndolos como actores vulnerables en la vía, a partir de la concientización de los principales causantes de accidentes de los que son víctimas: los vehículos automotores, tanto públicos, como privados.

En la actualidad, la concientización de actores vulnerables en la vía se encuentra regulada en la Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones", en consonancia con la Ley 1811 de 2016 "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito" – Ley "Pro bici".

En dichas leyes se buscó promover la concientización de los ciclistas como actores vulnerables en la vía, pero desde el sistema educativo. Sin embargo, en estas normas no se contempla expresamente la obligación a cargo de los conductores de vehículos de tener el conocimiento básico de las normas para proteger a los ciclistas, tanto en la preparación como en la evaluación de los exámenes teóricos que actualmente se deben realizar para obtener la licencia de conducción.

El proyecto propone que estos contenidos sean obligatorios en estos exámenes, adicionando un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002 (Código de Tránsito y Transporte), que es el que los regula. A su vez, se modifica el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, así: (i) corrigiendo un error de redacción del artículo, pues la norma original hace una referencia equivocada a numerales, y no a literales, y (ii) incluyendo un nuevo párrafo, con el fin de que los cursos que se realizan para reducir el cobro de las multas de tránsito incluyan dentro de sus contenidos las normas sobre la seguridad de los usuarios de bicicletas.

Por lo demás, en el articulado se aclara que, para definir los criterios de evaluación y las modificaciones de la seguridad vial que tienen que cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción¹³, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá tener especialmente en cuenta la seguridad de los usuarios de la bicicleta.

Por último, se deja a cargo del Ministerio de Transporte la obligación de crear una política pública orientada a divulgar las normas de tránsito que procuran la seguridad en la vía para los usuarios

¹² Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
¹³ Que es una función que tiene a su cargo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y que está establecida en el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013.

de bicicletas o articular e incluir este objetivo en alguna ya existente, con el fin de fortalecer la concientización de los ciudadanos sobre el respeto a los ciclistas como usuarios vulnerables.

Finalmente, se insiste en algunas de las cifras registradas por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, donde se evidencia a octubre del año 2020 que murieron en las vías de Colombia 220 ciclistas y 723 han resultado lesionados, lo que los convierte en el tercer actor vial más vulnerable. Cifras que se suman a los 1.234 ciclistas fallecidos y 8.465 lesionados entre el 2017 y el 2019 y que dan cuenta de la vulnerabilidad de los ciclistas y la gravedad de la situación.

Hoy el país ve con alegría el creciente número de usuarios de este medio de transporte. Solo para el caso de Bogotá, el uso de la bicicleta aumentó un 39% durante los últimos 4 años, llegando a registrar cerca de 1,17 millones de viajes al día. Sin embargo, preocupa que las cifras de accidentalidad también crezcan.

Por estas razones, mediante este proyecto se busca esencialmente fomentar un mayor conocimiento de las normas de seguridad por parte de todos los actores viales en lo que se refiere a la protección y cuidado de los ciclistas, con el fin de reducir y prevenir los altos índices de accidentalidad, a través de la capacitación, la educación y la sensibilización sobre la importancia del respeto y cuidado de los ciclistas. En ese sentido, este proyecto es una medida pertinente y necesaria para evitar que las cifras de lesionados o fallecidos crezcan también exponencialmente.

- **Pliego de modificaciones para primer debate en Senado:**

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
Artículo 1º. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover la aplicación del uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de seguridad con los actores en la vía, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas	Artículo 1º. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de Apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.	Se realizan algunos ajustes de precisión en la medida que no existen "normas de seguridad vial" sino de tránsito y de seguridad vial. También se amplía el objeto para reformar espacios participativos para los ciclistas en las instancias de apoyo de la ANSV.
Artículo 2º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002,	Se elimina el artículo.	El artículo se elimina por solicitud del sector

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
modificado por el artículo 196 del Decreto 19 de 2012, el cual quedará así: "Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos: PARA vehículos particulares: a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas o privadas que se encuentren debidamente registradas en el sistema RUNT. d) Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o como un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT. Para vehículos de servicio público:		Transporte, se considera que la reforma realizada en 2019 mediante el Decreto Ley 2106 ya permite realizar el objeto de la propuesta.

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
Se exigirán los requisitos previstos en los literales a, d y e anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte. Párrafo 1º. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, promoverán que tanto la preparación como el contenido de los exámenes teóricos, tanto para vehículos particulares, como para vehículos de servicio público a los que se refiere este artículo, incluyan un acápite de seguridad en la vía para ciclista. Párrafo 2º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el		

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
<p>Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.</p> <p>Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.</p> <p>Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación.</p>		
<p>Artículo 3º. Adiciónese el parágrafo 3º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 3º. Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir dentro de sus contenidos la normatividad de seguridad y respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta".</p>	<p>Artículo 2º. Adiciónese un inciso al parágrafo 3º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 23 de la Ley 2050 de 2020, el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 3º. Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad</p>	<p>Se realizan ajustes de redacción incorporando la normatividad actual (Ley 2050) en conexidad con la finalidad del artículo.</p>

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
	<ul style="list-style-type: none"> Un representante de los Agentes económicos del sector automotor. Un representante de los Organismos de apoyo a las Autoridades de Tránsito. Un representante de Académicos o expertos en la seguridad vial. <p>Parágrafo 1º. Asistirán como invitados permanentes, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o, su delegado, un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.</p> <p>Parágrafo 2. Cada uno de los mencionados actores como integrantes del Consejo: representantes de la sociedad civil, agentes económicos del sector automotor, organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y académicos o expertos en seguridad vial, enunciados elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.</p>	

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
	<p>vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta".</p>	
<p>Artículo 4º. Modifíquese el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>"4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción. En dichos criterios deberán siempre incluirse los encaminados a la seguridad y el respeto vial para los usuarios de la bicicleta".</p>	<p>Artículo 3º. Modifíquese el numeral 15.4 del artículo 15 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>15.4. Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consejero y de participación público-privado. Tiene por funciones: Proponer acciones y recomendaciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la implementación de la política nacional de seguridad vial, informar a sus representantes los planes y las estrategias de seguridad vial, y debatir propuestas orientadas a lograr el compromiso y coordinación de los sectores público y privado, en el marco de los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial. La ANSV definirá los aspectos generales que aseguren la operatividad del Consejo.</p> <p>Serán Miembros del Consejo Consultivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> 4 Representantes de la sociedad civil así: un representante de colectivos de ciclistas, un representante de colectivos de motociclistas, un representante de peatones y un representante de víctimas de accidentes de tránsito. 	<p>En análisis conjunto con la ANSV, se considera pertinente reformar el numeral 15.4 de la Ley 1702 de 2014, por ser un elemento necesario para la mejor construcción de una política de seguridad vial en la que se cuente con participación del actor vial ciclista. Dicha reforma tiene como propósito el de integrar a los ciclistas, junto a otros actores viales vulnerables como miembros del Consejo Consultivo de Seguridad vial.</p> <p>La reforma propuesta al artículo 4 puede realizarse con la Ley actual, tal y como lo ha venido avanzando la ANSV.</p> <p>Igualmente, en la reforma que están estructurando al proceso de licenciamiento, se incorporan los criterios de seguridad a ciclistas, además que el artículo 2 del presente texto, también sobre licencias, se elimina por no contar con aval del Ministerio de Transporte.</p>

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 5º. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio del Deporte, deberá formular, diseñar, implementar y evaluar, dentro de los 6 meses a la entrada en vigencia de la presente ley, una política pública orientada a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta; los derechos, deberes y responsabilidades de los mínimos, así como la interpretación de señales de tránsito y demarcación. Igualmente, propenderá y determinará criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.</p> <p>En todo caso, el diseño de esta política deberá involucrar y ser socializada con las autoridades que tenga competencia en la materia, tanto en el orden nacional como territorial, con el fin de que éstas sean un criterio orientador para el diseño de los planes de movilidad y de seguridad vial. Además, podrá tener en cuenta a los grupos de ciclistas del país, escuela de conducción, colegios y universidades.</p> <p>Parágrafo. La Política Nacional Movilidad Urbana y Regional deberán incluir una línea de acción específica en materia de seguridad de tránsito y prevención de accidentalidad vial de los ciclistas, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a media y largo plazo.</p>	<p>Artículo 4 (nuevo). En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.</p> <p>Artículo 5º (nuevo). Promoción de Campañas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá campañas en los medios de comunicación, con el objetivo de promover y socializar los derechos y deberes de los ciclistas.</p>	<p>En acuerdo con la ANSV y el Ministerio de Transporte se propone una modificación del artículo 5 aprobado en la plenaria de la cámara con el se escinde el artículo en dos disposiciones, la primera enfocada a la inclusión de un acápite de ciclistas en el Plan Nacional de Seguridad Vial del que habla el texto aprobado en plenaria, documento estructurador de toda la política de seguridad del país y asegurando un capítulo especial con metas, estrategias y diagnóstico.</p> <p>Y en el segundo artículo propuesto se enfoca a la promoción de campañas pedagógicas a cargo de la Agencia enfatizadas a este actor vial.</p>

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO	JUSTIFICACIÓN
Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.	Artículo 6°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.	Se hacen ajustes de técnica legislativa.

BIBLIOGRAFÍA:

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018. Observatorio Nacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV. Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa. Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Instituto de Medicina Legal. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses. Forensis, 2018. Vision zero network. What is vision zero? En: <https://visionzeronetwerk.org/about/what-is-vision-zero/>

Firma el Honorable Senador,



HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Ponente

PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, rindo informe de ponencia positiva con modificaciones y solicito a la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley N° 209 de 2019 Cámara – 277 de 2020 Senado "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes".

Firma el Honorable Senador,



HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO

Proyecto de Ley N° 209 de 2019 Cámara – 277 de 2020 Senado

"Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1°. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.

Artículo 2°. Adiciónese un inciso al parágrafo 3° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 23 de la Ley 2050 de 2020, el cual quedará así:

Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 15.4 del artículo 15 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

15.4. Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consejero y de participación público-privado. Tiene por funciones: Proponer acciones y recomendaciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la implementación de la política nacional de seguridad vial, informar a sus representados los planes y las estrategias de seguridad vial, y debatir propuestas orientadas a lograr el compromiso y coordinación de los sectores público y privado, en el marco de los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial. La ANSV definirá los aspectos generales que aseguren la operatividad del Consejo.

Serán Miembros del Consejo Consultivo:

- 4 Representantes de la sociedad civil, así: un representante de colectivos de ciclistas, un representante de colectivos de motociclistas, un representante de peatones y un representante de víctimas de accidentes de tránsito.
- Un representante de los agentes económicos del sector automotor.
- Un representante de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.
- Un representante de Académicos o expertos en la seguridad vial.

Parágrafo 1. Asistirán como invitados permanentes, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o su delegado, un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

Parágrafo 2. Cada uno de los mencionados actores como integrantes del Consejo Consultivo, incluyendo representantes de la sociedad civil, agentes económicos del sector automotor, Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito y académicos o expertos en seguridad vial, elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.

Artículo 4°. Actor vial Ciclista en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.

Artículo 5°. Promoción de Campañas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá campañas en los medios de comunicación, con el objetivo de promover y socializar los derechos y deberes de los ciclistas.

Artículo 6°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

Firma el Honorable Senador,



HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO LEY NÚMERO 379 DE 2021 SENADO, 288 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C., 31 de marzo de 2021

Honorable Senador
JUAN DIEGO GÓMEZ
 Presidente
 COMISIÓN II CONSTITUCIONAL PERMANENTE
 Senado de la República
 Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto Ley 379/2021 SEN, 288/2020 CÁM, "por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones".

Respetado señor Presidente:

En mi calidad de ponente del Proyecto Ley 379/2021 SEN, 288/2020 CÁM, "por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones", por designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia para primer debate en los siguientes términos:

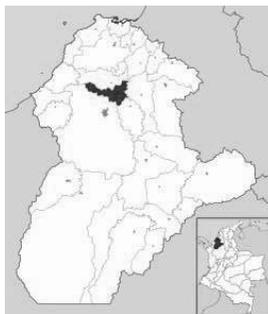
I. Trámite y síntesis del proyecto de ley

El proyecto, de iniciativa de la Honorable Senadora RUBY HELENA CHAGÜI SPATH, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 28 de julio de 2020, siendo tramitada en dicha Cámara bajo el No. 288/2020 CÁM, siendo aprobados en los dos correspondientes

Al efecto, dispone una serie de medidas para comprometer a la Nación en la celebración de tan importante acontecimiento, autorizando al Gobierno Central para que lleve a cabo las apropiaciones que se requieran para contribuir con el financiamiento de algunas obras de interés para los habitantes del municipio.

III. Acerca del municipio de Cereté y su fundación

El municipio de Cereté, fundado el 21 de abril de 1721 por jesuitas y reconocido como tal en 1.923, está ubicado en el norte del departamento de Córdoba, a 18 km de su capital, Montería. Al ser ribereño del río Sinú, el municipio cuenta con un potencial comercial importante.



De acuerdo con las proyecciones del DANE, con base en el censo de 2005, Cereté cuenta con una población aproximada de 105.815 habitantes, de los cuales el 57.67% se asienta en el casco urbano, mientras que el restante 42.33% en el área rural.

En las décadas del 80 y del 90, Cereté era conocido como la "capital del Oro Blanco", por su importancia como productor algodonero (además de otros productos como el maíz). Sin embargo, en las décadas subsiguientes, los altos costos de producción agrícola y de comercialización, sumados a los problemas aparejados a la violencia generalizada asoló la región, y al resto del país, conllevaron a la pérdida de su papel en la dinámica económica del departamento, y cambiando el uso de su suelo hacia la ganadería extensiva; actividad no menos importante, pero

debates, según consta en las Gacetas Nos. 929/2020 y 1191/2020; el texto definitivo aprobado en Plenaria de Cámara consta en la Gaceta 037/2021.

Mediante oficio CSE-CS-CV19-0020-2021, el Secretario de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado me comunicó la decisión de la Mesa Directiva de ésta célula legislativa de asignarme la ponencia para el primer debate del citado proyecto.

El texto definitivo aprobado por la Cámara de Representantes, según Gaceta 037/2021, con seis (6) artículos, incluido el de su vigencia:

- **Artículo 1.** Dispone que se rinda público homenaje al municipio, vinculando a la nación a la celebración de su fundación.
- **Artículo 2.** Autoriza al Gobierno Nacional para disponer partidas necesarias, con el propósito de llevar a una serie de obras de interés público.
- **Artículo 3.** Ordena al Ministerio de Cultura y al Instituto Colombiano de Antropología la elaboración de un libro conmemorativo acerca de la historia y costumbres del municipio.
- **Artículo 4.** Hace precisiones sobre el financiamiento de las obras de que trata el artículo 2°.
- **Artículo 5.** Ordena al Gobierno Nacional para hacer llegar a la Alcaldía del municipio una copia de estilo con el contenido de la ley.
- **Artículo 6.** Vigencia de la ley.

II. Finalidad y alcance del proyecto de ley

Como su título lo indica, el Proyecto No. 379/2021 SEN, 288/2020 CÁM tiene por finalidad rendir homenaje al municipio de Cereté, Córdoba, con motivo de los trescientos años de su fundación, ocurrida el 21 de abril de 1721.

que genera menos empleos que las agrícolas que le habían dado tan dignísima distinción al municipio.

El desbalance en la dinámica económica del municipio como consecuencia de la redefinición de su actividad que ha llevado a sus autoridades a explorar caminos hacia la reactivación del sector productor, con el fin de aprovechar las ventajas del sector rural. (Plan de Desarrollo 2020- 2023 "De corazón con la gente")

La más significativa contribución al municipio y sus habitantes por parte del Congreso de la República, en el aniversario de su fundación, no puede ser otra que el de promover acciones para que el Ejecutivo Nacional aúne esfuerzos con el gobierno local y departamental para fortalecer el proceso de reactivación agrícola y revitalización de su infraestructura.

IV. Cereté, según sus habitantes

El Concejo municipal de Cereté aprobó el acuerdo "Por medio de la cual (sic) se conmemora el tricentenario de fundación del municipio de Cereté y se dictan otras disposiciones", que en su parte motiva explica:

Cereté como municipio moderno, sede capital del oro blanco del pasado reciente, situada sobre la margen derecha del brazo del Bugre o aguas prietas del Sinú, a la cual se le llamó, con justa y merecida razón el cerebro del Sinú, título que correspondía exactamente con una época de esplendor intelectual que la caracterizó. De renombrada admiración regional, situada a 18 kilómetros de Montería, Capital del departamento de Córdoba, registra cronológicamente en tiempos históricos diferentes, complejas e interesantes narrativas de configuración social, demográfica, económica, política y territorial, en atención singular a los variables procesos sociales de su Fundación y su historia.

Cereté en efecto ha sido el resultado activo y progresivo de la intervención antrópica de diferentes grupos humanos, dueños cada uno de una particular manifestación de cultura y civilización, donde cada cual a su tiempo construyó su espacio, su sociedad y articuló el mapa de sus imaginarios, incluso la estructura hegemónica de su poder y convivencia.

Estos grupos humanos, ordenaron el territorio atendiendo a su felicidad y lo reglamentaron con base en sus diferencias culturales y sociales el ordenamiento dinámico que definieron los soportes limítrofes aprovechando su geografía llena de ricos paisajes de tierra, agua, flora y fauna. El grupo humano aborigen que ocupó antiguamente el extenso territorio de las montañas, valles, cuencas, sabanas y praderas de los hoy departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar y que, como nación de provincias indígenas prehispánicas, sostuvo el protagonismo cacical de una economía intercambiaría apoyada por un móvil corredor interétnico fue el primer eje civilizador del territorio que hoy en parte municipaliza geográficamente a Cereté.

Era gente de la dispersa genealogía precolombina la que directamente tuvo flujo de poblamiento sobre el área en lengua Sinú, Catia, Chocó, Cuna e inclusive Malibu. Es por ello que algunos sitios de geografía municipal de Cereté registran nominación de vocablos indígenas y son nombres representativos de la cartografía local, un ejemplo de ellos es el de "la entidad territorial Cereté, de chere, pescado; y te, tambo en lengua catia emparentada con la Zenú". Como también otros nombres gentiles de la soberanía jurisdiccional Chuchurubi, Mocan, Upiri, entre otros.

Entre tanto, hasta hoy día la fundación histórica del municipio de Cereté está institucionalmente documentada dentro de una narrativa oficial de carácter colonial a partir de la emblemática ruptura y bilocación que impulsa la instalación del nuevo reino de granada, la provincia y gobernación de Cartagena, partidos de Santiago de Tolú y río Sinú contra el antiguo ordenamiento económico, social y territorial de las provincias indígenas prehispánicas localizadas en la cuenca del río Sinú, sabanas, valles y montañas anteriormente citadas.

De modo que los antecedentes políticos, administrativos y jurídicos de la fundación hispánica de Cereté, se ajustan históricamente al trazado geopolítico de la corona española en la gobernación de Cartagena entre los siglos XVI y XVII, el objetivo principal consistió en establecer en el reino el sistema de dos repúblicas, una república de habitantes blancos para las ciudades y villas y una república de indios para residenciarse en retiros, sitios o pueblos.

Como apoyo institucional el régimen hispánico adelantó en sus dominios el sistema tributario de la encomienda y la real merced de tierra, pero con la

aplicación de este modelo de poblamiento el régimen español dejó política y demográficamente vacíos relacionados con la población flotante, espontánea, o informal que había venido ocupando importantes espacios de frontera agrícola y expansión ganadera, compenetrados ya con la población nativa, alguna cimarrona y otra indómita al sur de Tolú; se trató en efecto de la población heterogénea de mestizos, mulatos, pardos y negros, de clases incastas diferentes que para la época le constituían al régimen colonial un conflicto de envergaduras política, económica, fiscal y religiosa, dado que, representaban un modelo de población ilegal, asentamientos de rochelas y canteras, contrarios a la autoridad estatal y religiosa.

Este rango y dispersión ante la corona española cobijaba criminalidad, pecado, ociosidad y vagabundería, de modo que el estado colonial desconocía su movilidad social dentro de sus dominios. Sin embargo, en atención a la contendiente expresión demográfica sobre la tierra, la petición de los cabildantes del partido de Tolú al rey Felipe por la potestad legal de entregar mercedes de tierras a aquella población descolonizada, más la necesidad política de poblar para defender, porque las amenazas de otros imperios enemigos de España penetraban a la provincia por el Darién y Urabá, el régimen hispánico alteró estrategias demográficas no bien legales entre finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII y los anteriores causales fueron los ingredientes estructurales que conllevaron a la Fundación hispánica de Cereté.

Por consiguiente, la fundación hispánica de Cereté según reglamentación jurídica de leyes de indias, el procedimiento real no adjunto el protocolo soberano y clásico del régimen, esta vez los componentes estructurales provinieron como nunca antes por la decisión colectiva y consensual de los antiguos colonizadores que ocupaban el territorio. Aunque el grupo de los colonizadores blancos pobres que desde 1685 había recibido caballería de tierras en el área de Cereté para desarrollar el fomento agrícola y ganadero de menor escala, solo tres francisco Velázquez, Cristóbal Jiménez de León y Juan Ramos, formaron un poder elitista a manera de triunvirato criollo, estimulados judicialmente por el abogado protector de naturales de la provincia Matías Benedetti quien aprovechando la venia del virrey Jorge Villalonga a Cartagena, les exhortó con júbilo que entre ellos mismos fundaron un pueblo vecino entre sus estancias y sus fundos, comprendido entre Alquitrán, Pairamo, Mocari, Cereté y Puchaca, evidentemente en provecho de las congratulaciones que ofrecía el nuevo gobierno de la dinastía

borbónica en el poder supremo de España, los tres colonos blancos calcularon las capacidades de sus ofertas, revisaron mutuamente el número de familias indígenas que poseían, incluyendo mestizos y esclavos, compraron y cambiaron terrenos para fijar el asentamiento del pueblo, de modo que en la nueva visita del protector de naturales Matías Benedetti el día 21 de abril del año 1721 se realizó la congregación y acta de fundación del pueblo y se efectuó en los amplios predios del comisario más influyente, manipulador y carismático Francisco Velázquez, en la estancia Mocari; En aquella certificación quedó escrito que el pueblo se había fundado en un área de 18 caballerías de tierra, las cuales estarían destinadas para los indígenas cultivar y pagar tributo real, de cura, comunidad y mayordomía. Así, Juan Ramos cedió seis caballerías; Francisco Velázquez entregó diez y Cristóbal Jiménez, dos.

V. Justificación del proyecto

Según la parlamentaria autora del Proyecto, este representa un reconocimiento merecido a un municipio golpeado por la violencia, que ha supuesto un obstáculo para su desarrollo. Esto, destaca la autora, ha elevado el índice de necesidades básicas de su población; lo que se suma al deterioro de su infraestructura, producto de la disminución de los ingresos municipales.

En términos de la autora de la iniciativa,

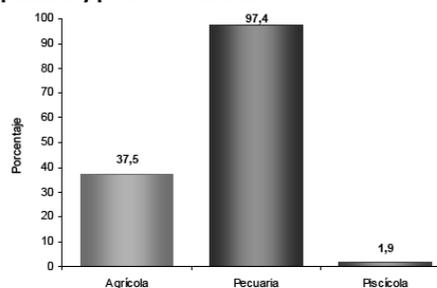
La infraestructura pública de lugares emblemáticos como el Hospital Sandiego, el Palacio Municipal o el Centro Cultural "Raúl Gómez Jattín" han acusado el paso del tiempo y el descuido de muchos de los gobiernos que sea han sucedido en los últimos 20 años. Además, el crecimiento del casco urbano y de la zona rural ha sobrecargado las redes de acueducto y alcantarillado que, al día de hoy, no logran prestar de manera eficiente tales servicios. (Exposición de motivos, Gaceta del Congreso No. 711 del 13 de agosto de 2020, pág. 11)

Para cerrar con una categórica conclusión,

Cereté ha sido víctima de un olvido sistemático del gobierno central que ha rechazado proyectos tan importantes para la vida del municipio como la recuperación del cauce del Caño Bagre. (Exposición de motivos, Gaceta del Congreso No. 711 del 13 de agosto de 2020, pág. 11)

En el diagnóstico multisectorial que fundamentó el Plan de Desarrollo 2020-2023, adoptado mediante Acuerdo No. 001, se dejó registro de un aumento exponencial de desempleo y el número de familias sin ingresos en la zona rural (estimado en un 90%), atribuido al cambio de modelo de utilización de la tierra y del sistema productivo.

Unidades censales con actividades agrícola, pecuaria y piscícola asociadas



Fuente. DANE, 2005.

En el mismo diagnóstico se hizo hincapié en el modo en que la desocupación de la población rural impactó la vida y la dinámica económica en el casco urbano municipal. El creciente número de personas que se asentaron en esta zona en busca de trabajo o llevar a cabo actividades económicas alternas, dieron como resultado un aumento desmesurado del comercio informal y, consecuentemente, un desmejoramiento de los ingresos de los

<p>establecimientos formales. El aumento de la población urbana, se topó con una realidad crítica: falta de desarrollo empresarial e industrial.</p> <p><i>La Dinámica Económica Formal Urbana se limita a Bienes y Servicios en donde el comercio se convierte en la mayor opción de empleos e ingresos. La Economía de la informalidad o del rebusque, son actividades que permiten a una gran parte de la población subsistir, la de mayor ocupación es el transporte ilegal de pasajeros en motos (moto-taxismo), ventas de comidas rápidas en el espacio público, vendedores ambulantes de fritos, frutas, tubérculos, hortalizas, lotería, chance y rifas. (Plan de Desarrollo 2020-2023 “De corazón con la gente”, pág. 25)</i></p> <p>La suma de problemas que afronta este importante municipio cordobés, amerita, como lo advirtió la Senadora Chagüi Spath, la solidaridad y el compromiso colectivo, institucional y social, para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y la dinamización de la economía regional y nacional. Que mejor ocasión para expresarlo que en la celebración de sus 300 años.</p> <p>Su ubicación geográfica estratégica para el intercambio comercial, de la mano con su potencial agrícola, sin duda alguna, hacen del municipio uno de los más prometedores centros de desarrollo regional.</p> <p style="text-align: center;">VI. Viabilidad constitucional: competencia del Congreso para aprobar el proyecto y autorizar erogaciones presupuestales.</p> <p>Corresponde ahora determinar la viabilidad constitucional de aprobar el presente proyecto de ley, particularmente en lo que refiere a la competencia del Congreso de la República para el efecto y el alcance de la autorización al Gobierno Nacional para efectuar inversiones en obras públicas.</p>	<p>En cuanto a la competencia del Congreso, claramente lo ha afirmado la Corte Constitucional que, no obstante, la ausencia de disposición alguna que le otorgue expresamente facultades para el efecto, dicha Corporación tiene plenas atribuciones para seleccionar y declarar, en forma autónoma, cualquier expresión cultural como parte del patrimonio inmaterial de la nación. Ello supone, desde luego, que no obstante cumplirse en el presente caso, no se hace necesaria la previa inclusión en la LRPCI o procedimiento adicional.</p> <p>En sentencia C-1192 de 2005, la Corte afirmó:</p> <p><i>“En atención al reconocimiento de la citada diversidad y en aras de promover e impulsar el acceso a las tradiciones culturales y artísticas que identifican a los distintos sectores de la población, la Constitución Política en los artículos 70, 71 y 150 le asigna al legislador la atribución de señalar qué actividades son consideradas como expresión artística y cuáles de ellas -en concreto- merecen un reconocimiento especial del Estado.”</i></p> <p>Entre tanto, en sentencia C-111 de 2017, el mismo Tribunal clarificó, además, que el Congreso de la República cuenta con amplia libertad configurativa para determinar las medidas de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial, incluso disponiendo medidas de tipo presupuestal:</p> <p>6.4.1. Como se mencionó con anterioridad, el Estado colombiano tiene el deber jurídico de promover el acceso a la cultura, así como el de facilitar la participación de todos en la vida cultural de la Nación. Con tal fin, el artículo 72 de la Carta consagra que “[e]l patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado”, lo que exige de este último el compromiso dirigido a difundir, fomentar y salvaguardar las expresiones que lo integran (CP art. 70).</p> <p>Ahora bien, en este punto, la Constitución no desarrolla el tipo de medida o de instrumento que puede ser utilizado para satisfacer el deber genérico de protección, pues en ello le asiste una amplia libertad de configuración normativa al Congreso de la República, lo que incluye la posibilidad de disponer</p>
<p>medidas de carácter presupuestal. Esta amplitud en el principio de autonomía legislativa fue expresamente mencionada en la Sentencia C-742 de 2006, al sostener que:</p> <p><i>“[A] pesar de que es cierto que el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado, no es menos cierto que la Carta no establece fórmulas, ni mecanismos precisos, ni unívocos que impongan los mecanismos o la manera cómo deben protegerse, por lo que es lógico concluir que al legislador corresponde reglamentarlos, haciendo uso de su libertad de configuración política. De hecho, el artículo 72 de la Carta dejó expresamente al legislador la tarea de establecer instrumentos para readquirir los bienes que se encuentran en manos de particulares y de reglamentar los derechos que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.</i></p> <p><i>De igual manera, si bien los artículos 8 y 70 superiores consagraron el deber del Estado de proteger las riquezas culturales de la Nación y promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los ciudadanos, no señalaron fórmulas precisas para llegar a ese cometido, de ahí que deba entenderse que el Constituyente dejó al legislador o al ejecutivo a cargo de esa reglamentación.</i></p> <p><i>De esta forma, para la Corte es claro que el hecho de que el Constituyente hubiere señalado protección del Estado para el patrimonio cultural de la Nación no significa que el legislador estuviese impedido para delimitar su concepto o para diseñar diferentes formas de protección para los bienes y valores que lo integran.”</i></p> <p>(...)</p> <p>6.4.3. Por último, cabe señalar que cuando la medida de protección suponga la posibilidad de financiar una manifestación cultural con recursos del Presupuesto General de la Nación, este Tribunal ha sostenido de manera reiterada que, por virtud de la autonomía que la Constitución le otorga al Gobierno Nacional en su manejo, no cabe que se impongan órdenes que agreguen determinadas partidas, pues el margen de actuación del Congreso se limita a autorizar la existencia de un título, a través del cual ese componente de gasto se pueda incluir en el futuro, a partir del examen de priorización que se haga en cada ejercicio fiscal. No obstante, como ya se dijo, esa financiación</p>	<p>adquiere especial trascendencia en el caso de las minorías étnicas, por tratarse de comunidades que tradicionalmente se encuentran desprotegidas económicamente, aunado al hecho de que su cultura es un componente esencial de su identidad. En tal sentido, no sobra recordar que el artículo 13 del Texto Superior le ordena al Estado adoptar las medidas que sean necesarias en favor de los grupos marginados, incluyendo aquellas que les permitan participar plenamente en la vida cultural de la Nación.</p> <p>En tal sentido, no cabe duda que el Congreso de la República está autorizado constitucionalmente para dar curso y aprobar iniciativas de esta naturaleza, por lo que resulta procedente desde el punto de vista jurídico continuar con su trámite, de conformidad con lo previsto en la Ley 5ª de 1992.</p> <p>En lo que respecta a la “autorización” que el proyecto confiere al Gobierno Nacional para la apropiación de partidas presupuestales necesarias para la realización de las señaladas obras públicas, es claro que se enmarca dentro de las competencias concurrentes del legislativo y el ejecutivo en virtud del principio de legalidad del gasto, dado que no constituye una orden de incorporarlas al presupuesto, sino apenas una autorización para el efecto. En términos de la Corte Constitucional:</p> <p><i>La Corte ha sostenido reiteradamente una posición según la cual tales disposiciones del legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta, para la posterior inclusión del gasto en la ley de presupuesto, pero que ellas en sí mismas no pueden constituir órdenes para llevar a cabo tal inclusión, sino autorizaciones para ello. (Corte Constitucional, Sentencia C-197/01)</i></p> <p><i>“No puede existir entonces reparo de inconstitucionalidad en contra de normas que se limiten a autorizar al Gobierno Nacional para incluir un gasto, sin que le impongan hacerlo. En estos eventos, no se desconoce la Ley Orgánica del Presupuesto, en tanto el Gobierno conserva la potestad para decidir si incluye o no dentro de sus prioridades y de</i></p>

acuerdo con la disponibilidad presupuestal, los gastos incorporados y autorizados en la ley." (Corte Constitucional, Sentencia C-1197/08)

En consecuencia, el proyecto guarda los límites constitucionales predichos, ampliamente desarrollados por la jurisprudencia nacional (Corte Constitucional, sentencias C-985/2006, C-1113/2004, C-1197/2008, C-224/2016, C-111/2017).

VII. Impacto fiscal

Como lo bien lo advierte la exposición de motivos del proyecto y lo ya anotado, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819, el presente no conlleva impacto fiscal obligatorio que requiera previo concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, habida cuenta, se reitera, que la presente ley se limita a autorizar al Gobierno Nacional para que destine partidas de su presupuesto, con lo cual, las erogaciones que puedan llegar a efectuarse en virtud de lo dispuesto en esta norma responderán finalmente a la autónoma decisión del Ejecutivo, así como a los estudios de factibilidad técnica y económica que en cada caso se deban realizar.

VIII. Análisis sobre posible conflicto de interés

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir preliminarmente que la misma no representa un conflicto de interés en los Congresistas para que participen en su trámite, dado su alcance general y abstracto.

Esto, sin perjuicio de la libertad que le asiste a todo parlamentario para declararse impedido por advertir que de la Ley pueda resultar un beneficio

particular, actual y directo, a su favor, de su cónyuge o compañero (a) permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

IX. Pliego de modificaciones

Con el fin de mejorar la redacción del articulado aprobado por la Cámara de Representantes, y atendiendo la solicitud de la parlamentaria autora de la iniciativa, me permito poner en consideración las siguientes modificaciones:

Articulado aprobado por Plenaria Cámara Representantes (Gaceta No. 37/21)	Modificaciones propuestas
ARTÍCULO 1. Ríndase público homenaje al municipio de Cereté, departamento de Córdoba y vincúlese a la Nación a la celebración del tricentésimo aniversario de su fundación, ocurrida el 21 de abril de 1721.	ARTÍCULO 1. Ríndase público homenaje al municipio de Cereté, departamento de Córdoba, y vincúlese a la Nación a la celebración del tricentésimo aniversario de su fundación, ocurrida el 21 de abril de 1721.
ARTÍCULO 2. Autorícese al Gobierno nacional para que, de conformidad con los artículos, 288, 334, 339, 341, 345, 356 y 366 de la Constitución Política, la Ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios, y la Ley 819 de 2003 concurra incorporando dentro del	ARTÍCULO 2. Autorícese al Gobierno Nacional para que, de conformidad con los artículos 288, 334, 339, 341, 345, 356 y 366 de la Constitución Política, la Ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios, y la Ley 819 de 2003 concurra incorporando dentro del

Articulado aprobado por Plenaria Cámara Representantes (Gaceta No. 37/21)	Modificaciones propuestas
Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales necesarias, a fin de adelantar las siguientes obras de utilidad pública y de interés social, en beneficio de la comunidad del municipio de Cereté, departamento de Córdoba, tales como: 1. Construcción de un nuevo Palacio Municipal 2. Dotación de la biblioteca pública "Rafael Milanes García" 3. Construcción de redes de alcantarillado y ampliación de cobertura en los diferentes sectores del municipio 4. Construcción de acueductos rurales y corregimentales Severá y Venados-Campanito 5. Modernización de la infraestructura locativa y dotación del Hospital Sandiego 6. Restauración de la Iglesia San Antonio de Padua 7. Recuperación del cauce fluvial "Caño Bugre" desde su inicio en el punto conocido como "Boca de la Ceiba" hasta su desembocadura original.	Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias, a fin de adelantar las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en beneficio de la comunidad del municipio de Cereté, departamento de Córdoba, tales como: 1. Construcción de un nuevo Palacio Municipal. 2. <u>Mejoramiento y ampliación de las redes de acueducto y alcantarillado del municipio, tanto en la zona urbana como en la rural.</u> 2. Dotación de la biblioteca pública "Rafael Milanes García". 3. Construcción de redes de alcantarillado y ampliación de cobertura en los diferentes sectores del municipio. 4. Construcción de acueductos rurales y corregimentales Severá y Venados-Campanito. 3. <u>Construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales del Municipio.</u> 4. Modernización de la infraestructura locativa y dotación del Hospital Sandiego. 6. Restauración de la Iglesia San Antonio de Padua.

Articulado aprobado por Plenaria Cámara Representantes (Gaceta No. 37/21)	Modificaciones propuestas
	5. Recuperación del cauce fluvial "Caño Bugre" desde su inicio, en el punto conocido como "Boca de la Ceiba", hasta su desembocadura original. 6. <u>Construcción y modernización de la infraestructura de la Villa Olímpica del Municipio.</u>
ARTÍCULO 3. El Ministerio de Cultura, en asocio con el Instituto Colombiano de Antropología e Historia, elaborará un libro conmemorativo sobre la historia del municipio de Cereté, sus tradiciones culturales y gastronómicas y sus personajes. El libro deberá ser impreso en un tiraje amplio que asegure su comercialización y acceso a los habitantes del municipio.	Sin modificaciones
	<u>ARTÍCULO 4.</u> El Ministerio de Cultura prestará asistencia técnica y logística para el desarrollo y puesta en funcionamiento del "Archivo Histórico de Cereté", creado por el Acuerdo 002 del Concejo Municipal.
ARTÍCULO 4. La autorización de gasto, otorgada al Gobierno Nacional en virtud de la presente Ley, se	ARTÍCULO 5. La autorización de gasto otorgada al Gobierno Nacional en virtud de la presente Ley se

Articulado aprobado por Plenaria Cámara Representantes (Gaceta No. 37/21)	Modificaciones propuestas	
incorporará en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto; y en segundo lugar de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.	incorporará en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas que regulan la materia, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto; y en segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.	<p style="text-align: center;">X. Proposición</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, solicito a los Honorables Congresistas que integran la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República dar primer debate y aprobar el Proyecto Ley 379/2021 SEN, 288/2020 CÂM, "por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones", con las modificaciones propuestas a su articulado.</p> <p>De los Honorables Senadores,</p>  <p>PAOLA HOLGUÍN Senadora de la República Ponente</p> <p>Anexo: articulado del proyecto de ley</p>
<p>ARTÍCULO 5. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Interior hará llegar el texto de la presente Ley en copia de Estilo a la Alcaldía Municipal de Cereté.</p>	<p>ARTÍCULO 6. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Interior, hará llegar el texto de la presente Ley en copia de estilo a la Alcaldía Municipal de Cereté.</p>	<p>gastronómicas y sus personajes. El libro deberá ser impreso en un tiraje amplio que asegure su comercialización y acceso a los habitantes del municipio.</p> <p>ARTÍCULO 4. El Ministerio de Cultura prestará asistencia técnica y logística para el desarrollo y puesta en funcionamiento del "Archivo Histórico de Cereté", creado por el Acuerdo 002 del Concejo Municipal.</p> <p>ARTÍCULO 5. La autorización de gasto otorgada al Gobierno Nacional en virtud de la presente Ley se incorporará en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas que regulan la materia, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto; y, en segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.</p> <p>ARTÍCULO 6. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Interior, hará llegar el texto de la presente Ley en copia de estilo a la Alcaldía de Cereté.</p> <p>ARTÍCULO 7. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Senadores,</p>  <p>PAOLA HOLGUÍN Senadora de la República Ponente</p>
<p>ARTÍCULO 6. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 7. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	
<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 288 DE 2020 CÂM/379 DE 2021 SEN <i>por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. Ríndase público homenaje al municipio de Cereté, departamento de Córdoba, y vincúlese a la Nación a la celebración del tricentésimo aniversario de su fundación, ocurrida el 21 de abril de 1721.</p> <p>ARTÍCULO 2. Autorícese al Gobierno Nacional para que, de conformidad con los artículos 288, 334, 339, 341, 345, 356 y 366 de la Constitución Política, la Ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios, y la Ley 819 de 2003, concorra incorporando dentro del Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias, a fin de adelantar las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en beneficio de la comunidad del municipio de Cereté, tales como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Construcción de un nuevo Palacio Municipal. 2. Mejoramiento y ampliación de las redes de acueducto y alcantarillado del municipio, tanto en la zona urbana como en la rural. 3. Construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales del Municipio. 4. Modernización de la infraestructura locativa y dotación del Hospital Sandiego. 5. Recuperación del cauce fluvial "Caño Bugre" desde su inicio, en el punto conocido como "Boca de la Ceiba", hasta su desembocadura original. 6. Construcción y modernización de la infraestructura de la Villa Olímpica del Municipio. <p>ARTÍCULO 3. El Ministerio de Cultura, en asocio con el Instituto Colombiano de Antropología e Historia, elaborará un libro conmemorativo sobre la historia del municipio de Cereté, sus tradiciones culturales y</p>		

CONTENIDO

Gaceta número 215 - lunes, 5 de abril de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA**Págs.****PONENCIAS**

Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 209 de 2019 Cámara, 277 de 2020 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.....	1
Informe de ponencia para primer debate pliego de modificaciones y texto propuesto en Comisión Segunda al Proyecto ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.....	6