231

CONCEJO DE BOGOTA, DISTRITO CAPITAL
Período legal 1998-2000

SESIÓN PLENARIA

ACTA:	031
FECHA:	5 de septiembre de 2000
HORA DE INICIACIÓN:	10:40 a.m.
HORA DE FINALIZACIÓN:	2:00 p.m.
PRESIDENTE:	H.C. Leo César Diago Casasbuenas
SECRETARIO:	Luis Fernando Cubillos Neira

ORDEN DEL DÍA

1. Llamado a lista y verificación del quórum.

2. Lectura y aprobación del orden del día.

3. Consulta Popular en el Distrito Capital, sobre los temas de día sin carro y restricción vehicular a partir del año 2015. Concepto previo del Honorable Concejo de Bogotá, en cumplimiento a los artículos 53 y 54, de la Ley 134 de 1994, sobre mecanismos de participación ciudadana, solicitado por el Alcalde Mayor de Bogotá.

4. Segundo debate proyectos de acuerdo:

Proyecto de Acuerdo 045 de 2000, "Por el cual se implementa en Santa Fe de Bogotá, D.C., un programa educativo para el manejo integral de residuos sólidos domésticos y

dictan otras disposiciones".

AUTOR: Honorables concejales Elsa Ofelia Valbuena Ortiz y Bruno Alberto Díaz Obregón.

PONENTES: Honorables concejales Francisco Noguera Rocha, Ángel Custodio Cabrera Báez y Marcelino Gómez Moreno - coordinador.

Proyecto de Acuerdo 071 de 2000, "Por el cual se honra la memoria de los ilustres alcaldes de la ciudad de Bogotá, D.C., doctores Virgilio Barco Vargas, Julio César Sánchez García y Hernando Durán Dusán".

AUTOR: ALCALDE MAYOR, Enrique Peñalosa Londoño.

PONENTES: Honorables concejales Francisco Noguera Rocha, Francisco Pareja González y Leo César Diago Casasbuenas - coordinador.

5. Comunicaciones, proposiciones y varios.

DESARROLLO

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

Contestan el llamado a lista los concejales: ARRIETA BUELVAS SAMUEL BENJAMÍN, CAÑÓN PRIETO RICARDO MARÍA, CÁRDENAS SANTAMARÍA PATRICIA EUGENIA, DIAGO CASASBUENAS LEO CÉSAR, GONZÁLEZ RONCANCIO SUSANA, MEDINA OVALLE JUAN CARLOS, MORA ROZO JOSÉ ANTONIO, DUEÑAS PEÑARANDA JAIME ALONSO, ORTIZ PARDO ALEJANDRO, UPEGUI HURTADO MARIO y VALBUENA ORTIZ ELSA OFELIA.

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 01 - OOG - GZ - MGM -

SECRETARIO: Señor Presidente, han contestado el llamado a lista once concejales. No hay quórum.

Registro el ingreso del concejal LÓPEZ MEZA CÉSAR AUGUSTO.

PRESIDENTE: Se decreta un receso de quince minutos.

SECRETARIO: Se inicia el receso siendo las 10:45 de la mañana.

LLAMADO A LISTA DESPUÉS DEL RECESO: 11:00 de la mañana.

Contestan el llamado a lista los concejales: ARRIETA BUELVAS SAMUEL BENJAMÍN, RODRÍGUEZ OCHOA JUAN MANUEL, CAÑÓN PRIETO RICARDO MARÍA, CÁRDENAS SANTAMARÍA PATRICIA EUGENIA, CALDERÓN CARRERO JAIRO ENRIQUE, DIAGO CASASBUENAS LEO CÉSAR, DÍAZ OBREGÓN BRUNO ALBERTO, GONZÁLEZ RONCANCIO SUSANA, LOAIZA SEGURA LUIS HÉCTOR, LÓPEZ MEZA CÉSAR AUGUSTO, MARTÍNEZ QUIROGA LUIS ARTURO, MORA ROZO JOSÉ ANTONIO, NAME VÁSQUEZ DARÍO ALBERTO, DUEÑAS PEÑARANDA JAIME ALONSO, ORTIZ PARDO ALEJANDRO, RODRÍGUEZ AVILA LUIS ALFONSO, VALBUENA ORTIZ ELSA OFELIA, LÓPEZ GUTIÉRREZ FERNANDO y PRADA GIL HERNANDO ALFONSO.

SECRETARIO: Señor Presidente, han contestado el llamado a lista diecinueve concejales. Hay quórum deliberatorio.

Presentó excusa por escrito el concejal MARCELINO GÓMEZ MORENO.

Durante el transcurso de la Sesión se hacen presentes los concejales: TAMAYO TAMAYO SOLEDAD, UPEGUI HURTADO MARIO, CORREA VALENCIA SEVERO ANTONIO, MEJÍA BÁEZ OMAR, BRAVO AGUILERA MARINO, PASTRÁN PASTRÁN JORGE ELIÉCER, MACEA ACUÑA FABIO, VALOYES CHAVERRA JOSÉ ABEL, OLANO BECERRA GERMÁN ALONSO, CABRERA BÁEZ ÁNGEL CUSTODIO,

BENEDETTI VILLANEDA ARMANDO, MORENO GUTIÉRREZ HIPÓLITO, PAREJA GONZÁLEZ FRANCISCO, LOZADA VALDERRAMA JORGE, NOGUERA ROCHA FRANCISCO, PINZÓN PINZÓN JUDY CONSUELO, MEDINA OVALLE JUAN CARLOS y LOZANO GONZÁLEZ FERNEY ALBERTO.

Por la Administración y los organismos de control se hacen presentes los siguientes funcionarios: JEFE DE LA UNIDAD DE GOBIERNO DE LA CONTRALORÍA DISTRITAL, Rubén Darío Granda; SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, Claudia Franco Vélez; SECRETARIO DE GOBIERNO DISTRITAL, Jaime Buenahora Febres-Cordero; PERSONERO DELEGADO DE LA PERSONERÍA DISTRITAL, Pedro Olarte Ávila; GERENTE DE LA UNIDAD EJECUTIVA DE SERVICIOS PÚBLICOS, Hernando Villalba Ortiz; DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE, DAMA, Manuel Felipe Olivera.

PRESIDENTE: Señor Secretario, proceda con la lectura del orden del día y registre a los concejales que han ingresado al recinto.

SECRETARIO: Con mucho gusto, señor Presidente.

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El señor Secretario procede con la lectura del orden del día registrado para su aprobación.

Registro el ingreso de los honorables concejales: TAMAYO TAMAYO SOLEDAD, UPEGUI HURTADO MARIO y CORREA VALENCIA SEVERO ANTONIO.

Señor Presidente, hay en el recinto veintidós concejales, se ha conformado quórum decisorio.

PRESIDENTE: En consideración el orden del día leído. ¿Lo aprueba la Plenaria?

SECRETARIO: Aprobado, señor Presidente.

3. CONSULTA POPULAR EN EL DISTRITO CAPITAL, SOBRE LOS TEMAS DE "DÍA SIN CARRO Y RESTRICCIÓN VEHICULAR" A PARTIR DEL AÑO 2015. CONCEPTO PREVIO DEL HONORABLE CONCEJO DE BOGOTÁ, EN CUMPLIMIENTO A LOS ARTÍCULOS 53 Y 54 DE LA LEY 134 DE 1994, SOBRE MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA, SOLICITADO POR EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ.

H.C. PATRICIA EUGENIA CÁRDENAS SANTAMARÍA: Señor Presidente, si me lo permite, para comenzar quiero darle lectura al informe que hemos preparado los miembros de la comisión accidental designada para el efecto y posteriormente haremos las intervenciones del caso.

"Informe: Concepto Previo sobre la Consulta Popular.

Este documento que presentamos con el mayor respeto a la Plenaria del Honorable Concejo Distrital para que sea discutido con el juicio que le caracteriza, es el fruto de largas horas de reflexión sobre la consulta popular presentada por el señor Alcalde Mayor de Bogotá, que se realizaría el próximo 29 de octubre, fecha en la cual los ciudadanos también votaremos por ediles, concejales y Alcalde.

La Presidencia de esta Corporación nos honró al encomendarnos esta importante y delicada tarea. Nuestro trabajo se limita a conceptuar sobre la conveniencia o inconveniencia de la consulta, como quiera que es justamente sobre ese aspecto que debe pronunciarse el Cabildo Distrital.

Nueve años tiene ya la Constitución que nos rige y que consagró los mecanismos de participación ciudadana. Se trata de la primera propuesta de consulta popular que se presenta a los ciudadanos de Bogotá, fundamentalmente para hacerlos reflexionar con base en dos preguntas concretas relacionadas con el uso del automóvil, sobre lo que

queremos como modelo de ciudad proyectados al futuro, esto es, pensando en el mediano y largo plazo.

La primera de las preguntas pretende que cada año haya una fecha específica en la cual se celebre el Día sin carro. La otra pregunta procura lograr la restricción vehicular en las horas pico, a partir del año 2015, sobre el supuesto de contar entonces con un sistema integrado de transporte masivo que derivaría del bus, en virtud de las troncales de Transmilenio, muchos kilómetros de ciclorrutas y algunas líneas de metro. En uno y otro caso se contemplan algunas excepciones que responden a la lógica y al sentido común y que más delante mencionaremos.

Antes de analizar la filosofía inserta en las preguntas que se formulan o de prestar atención a su alcance e implicaciones para medir su trascendencia, conviene precisar el marco jurídico que sustenta la consulta popular como mecanismo de participación ciudadana y el papel que frente a ella le corresponde al Concejo Distrital, teniendo en cuenta la carta política y la Ley 134 de 1994.

El Marco constitucional y legal de la Consulta Popular.

El Título IV de la Constitución Política dedica su Capítulo I a las formas de participación democrática, valga decir, los mecanismos con los que el pueblo cuenta para el ejercicio de su soberanía, señalando los siguientes: el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato.

Aunque el Artículo 103 de la Carta erróneamente también considera el voto, dándole el mismo alcance que a los demás mecanismos de participación ciudadana, deliberadamente lo excluimos toda vez que en estricto sentido se diferencia radicalmente de los otros mecanismos mencionados, como quiera que no es más que el vehículo que los concreta para hacer posible la manifestación ciudadana, por lo menos en tratándose del plebiscito, el referendo, la consulta popular y la revocatoria del mandato. Todos ellos llevan ínsito el voto. Por supuesto también es el vehículo

procedimental que sirve al ciudadano cuando elige a sus gobernantes, haciendo práctica y operativa la llamada democracia representativa.

La Ley de mecanismos de Participación Ciudadana, de carácter estatutario, define en su Artículo 8º la consulta popular en los siguientes términos: "La consulta popular es la institución mediante la cual una pregunta de carácter general, sobre un asunto de trascendencia nacional, departamental, municipal, distrital o local, es sometida por el presidente de la República, el gobernador o el alcalde, según el caso, a consideración del pueblo para que éste se pronuncie formalmente al respecto.

En todos los casos, la decisión del pueblo es obligatoria.

Cuando la consulta se refiera a la conveniencia de convocar una asamblea constituyente, las preguntas serán sometidas a consideración popular mediante ley aprobada por el Congreso de la República".

Una serie de aspectos que explican la naturaleza de la consulta popular como mecanismo de participación ciudadana y la manera como operaría, merecen nuestros comentarios.

a. La consulta popular y el ámbito territorial.

Al Artículo 104 de la Carta Política se refiere a la consulta al pueblo, que puede hacer el Presidente de la República, para que se pronuncie sobre decisiones trascendentales de carácter nacional, mediando concepto previo favorable del Senado de la República.

Por su parte, el Artículo 105 de la Constitución consagra la consulta en las entidades territoriales como ese mecanismo del cual disponen los gobernadores y los alcaldes para consultar a su pueblo sobre asuntos importantes de competencia del respectivo departamento o municipio, previo cumplimiento de los requisitos y formalidades contemplados en la ley que tuvo a bien reglamentar los mecanismos de participación

ciudadana por mandato del constituyente."

Hay, pues, claridad en cuanto al ámbito geográfico de la consulta, ella puede presentarse en el plano nacional, departamental, municipal, distrital o local.

El caso que estudiamos refleja, sin duda, una consulta en el marco del Distrito Capital, cuyo propósito es preguntar a los ciudadanos bogotanos sobre temas de trascendencia, básicamente sobre el modelo de ciudad que queremos y el sistema de transporte que debe caracterizarla en el futuro, todo con fundamento en dos preguntas.

b. El concepto previo del Concejo Distrital.

Es importante resaltar la importancia del concepto previo para la realización de una consulta popular. El Artículo 53 de la Ley de mecanismos de Participación Ciudadana es del siguiente tenor:

"En la consulta popular de carácter nacional, el texto que se someterá a decisión del pueblo, acompañado de una justificación de la consulta y de un informe sobre la fecha de su realización, será enviado por el Presidente de la República al Senado para que, dentro de los veinte días siguientes, emita concepto favorable. Por decisión de la mayoría de sus miembros, el Senado podrá prorrogar este plazo en diez días más.

El gobernador o el alcalde, solicitará a la asamblea, al concejo o a la junta administradora local, un concepto sobre la conveniencia de la consulta de carácter departamental, municipal, distrital o local, en los mismos términos y con los mismos requisitos de la consulta nacional. Si éste fuere desfavorable, el gobernador, o el alcalde, no podrá convocar la consulta. El texto de la consulta se remitirá al Tribunal Contencioso Administrativo competente, para que se pronuncie dentro de los quince días siguientes sobre su constitucionalidad".

Del anterior precepto legal fácilmente se concluye que el Concejo del Distrito Capital es

competente para emitir concepto previo favorable o desfavorable, sobre la consulta popular que se pretende realizar. Por mandato legal no puede substraerse a esa tarea. Su concepto debe circunscribirse única y exclusivamente a la conveniencia o a la inconveniencia de la consulta. No puede, porque habría extralimitación de funciones, ir más allá. Pretender modificar el texto o la redacción de las preguntas, no le está permitido, como tampoco le está permitido al Senado de la República en tratándose de cualquier consulta nacional.

Un análisis comparativo de los diferentes mecanismos de participación ciudadana nos permite concluir que algo parecido ocurre con el plebiscito, entendido como ese mecanismo que le permite al Presidente de la República convocar al pueblo para que se pronuncie sobre las políticas del ejecutivo que no requieran aprobación del Congreso.

En efecto, el Artículo 78 de la ley en estudio, se refiere al concepto de las dos cámaras, contemplando inclusive su silencio como visto favorable o respuesta positiva para la realización del plebiscito. Cosa distinta es el referendo que pretende una reforma constitucional, cuando la iniciativa proviene del Gobierno, tal como ocurrió el semestre pasado en Colombia, toda vez que el Congreso mediante ley que requiere para su aprobación de la mayoría de los miembros de una y otro cámara, puede someter a referendo un proyecto de reforma constitucional que el mismo Congreso incorpore a la ley.

Por supuesto la discusión y los trámites propios de ley permiten la modificación del texto original. Si se recuerda, más políticas que constitucionales fueron las razones que se expusieron para que el texto del proyecto de referendo presentado por el Gobierno al Congreso, en el semestre pasado, fuera aprobado sin modificaciones.

En el caso concreto de la consulta popular, que el Alcalde Mayor ha presentado al Concejo Distrital, resulta absurdo pensar que el concepto de la Corporación pudiere atarse a una calificación o toma de posiciones frente a las preguntas que justamente se le van a formular al pueblo. Sería tanto como usurpar o apropiarse de la posibilidad de

expresión soberana que la corresponde a éste.

Estar o no de acuerdo con las preguntas que se formulan es precisamente la finalidad de la consulta popular, pero no para que el Concejo Distrital lo haga en uso de la democracia representativa, como quiera que por naturaleza los mecanismos de participación ciudadana rechazan la intermediación, están concebidos justamente para recuperar la participación directa de los ciudadanos.

En consecuencia, en relación con el contenido y alcance de las preguntas, cada concejal, de acuerdo con sus convicciones y la ciudad que imagina o visualiza, votará afirmativa o negativamente el día que se celebre la consulta popular, no puede anticiparse a responderlas, pues el momento oportuno para ello lo tiene en forma simultánea con el común de los ciudadanos. Repetimos, el día en que se realiza la consulta popular.

Así las cosas, el concepto previo que se solicita al Concejo Distrital está circunscrito a la conveniencia o inconveniencia de la consulta popular.

c. La constitucionalidad de la consulta.

Otro aspecto fundamental está orientado a la constitucionalidad de la consulta popular. Para garantizarla el legislador ha previsto que una vez surtida la discusión en el Concejo Distrital y logrado su concepto favorable, el texto de la consulta se remita al Tribunal Contencioso Administrativo competente, para que se pronuncie dentro de los quince días siguientes sobre su constitucionalidad. Por lo mismo, no le corresponde al Concejo Distrital pronunciarse sobre este particular.

Sin embargo, desde el punto de vista legal, conviene recordar algunas normas que sustentan la competencia que en materia de tránsito tienen las autoridades distritales, concretamente el Alcalde Mayor y que sustentan la consulta popular que se ha propuesto por el burgomaestre de los capitalinos:

1. El Artículo 1° del Decreto 1344 de 1970, en virtud del cual se expidió el Código Nacional de Tránsito, que consagra el principio de la libertad del tránsito terrestre de vehículos por las vías públicas, pero entendiéndola como una libertad que está sujeta a la intervención y reglamentación de las autoridades de tránsito.

2. El Artículo 2° del Decreto 2591 de 1990, por el cual los alcaldes son autoridades tránsito.

3. El Artículo 1° del Decreto 1809 de 1990, toda vez que preceptúa que los organismos de tránsito, dentro de su respectiva jurisdicción, expedirán las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas, con sujeción a las disposiciones del Código de Tránsito.

Es evidente también que sobre las materias objeto de la consulta popular que se pretende, no existe prohibición constitucional ni legal para ser sometidas a la voluntad popular.

d. La fecha de realización de la consulta.

En cuanto a la fecha de la realización de la consulta el Artículo 54 de la Ley 134 de 1994 dispone lo siguiente:

"La votación de la consulta popular nacional se realizará dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha del pronunciamiento del Senado de la República o del vencimiento del plazo indicado para ello. En caso de las consultas populares celebradas en el marco de las entidades territoriales y en las comunas, corregimientos y localidades, el término será de dos meses".

La idea de la Administración Distrital es poder realizar la consulta el próximo 29 de octubre. La Registraduría Distrital puede aprovechar la infraestructura disponible para esa fecha, habida cuenta de que en ella los ciudadanos están convocados para escoger

al nuevo alcalde mayor de Bogotá, a los concejales y a los ediles de las diferentes localidades. Por consiguiente no hay incremento en los costos para la organización electoral. Como puede colegirse del Artículo 54 de la Ley 134 de 1994, esta consulta popular no podía recibir el visto bueno del Concejo Distrital antes del 29 de agosto.

Tampoco hay complicaciones desde el punto de vista mecánico para los ciudadanos, ya que en el caso del Distrito Capital tan sólo enfrentan tres tarjetones. En otras circunscripciones electorales, fuera de votar por alcalde, concejales y ediles, los ciudadanos sufragarán por el gobernador y los diputados del departamento. Dicho de otro modo, en nuestro caso habrá tres tarjetones, a lo cual se adiciona la consulta popular que incluye dos preguntas, en otras entidades territoriales los ciudadanos tendrán que analizar cinco tarjetones.

Por último, sobre este particular es prudente recordar que ni el constituyente ni el legislador consagraron prohibición alguna para celebrar consultas populares, departamentales, distritales, municipales o locales, el mismo día de la elección de gobernadores, diputados, alcaldes, concejales y ediles. Cuando la prohibición no es expresa, es de fuerza interpretar que no puede extenderse a otros casos. Así las cosas, en nuestro concepto es viable, jurídicamente hablando, la realización de la consulta popular del próximo 29 de octubre.

b. El texto de la consulta.

Las preguntas que se formulan al pueblo, según reza el Artículo 52 de la Ley Estatutaria en comento, estarán redactadas en forma clara, de tal manera que puedan contestarse con un SÍ o un NO.

No podrán ser objeto de consulta popular proyectos de articulado, ni tampoco la convocatoria a una asamblea constituyente, salvo cuando se vaya a reformar la Constitución, según el procedimiento estableció en el Artículo 376 de la Constitución Política. Ni lo uno ni lo otro corresponde al caso que nos ocupa. Revisemos en concreto

las dos preguntas que se formularán a los ciudadanos el próximo 29 de octubre:

La primera pregunta está relacionada con el día sin carro.

¿Está usted de acuerdo, SÍ o NO, con establecer la celebración de un día sin carro, a partir del año 2001, prohibiendo la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el primer jueves de febrero de todos los años, en el horario comprendido entre las 6:30 a.m. y las 7:30 p.m.?

La segunda pregunta comporta una restricción vehicular en las horas pico a partir del año 2015.

¿Está usted de acuerdo, SÍ o NO, con el objeto de construir una ciudad ambientalmente sostenible, con un aire más puro, con menos congestiones de tráfico y más calidad de vida, en prohibir a partir del 1º de enero del año 2015 la circulación de todos los vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, en días hábiles, en los horarios comprendidos entre las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m. y entre las 4:30 p.m. y 7:30 p.m.?

En ambas preguntas las restricciones que se plantean tienen, con muy buen criterio, las siguientes excepciones: vehículos de transporte público, vehículos acondicionados para ser conducidos por personas discapacitadas, vehículos de emergencia, vehículos de servicios especiales de transporte de estudiantes, debidamente autorizados, vehículos de transporte que movilicen más de diez pasajeros, vehículos operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios, vehículos destinados al control del tráfico y las grúas de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, caravana presidencial, vehículos militares y de policía nacional, vehículos asignados al cuerpo diplomático, vehículos con blindaje nivel tres o superior, vehículos destinados a la prestación del servicio de escoltas, carrozas fúnebres, motocicletas, motocarros y bicitaxis.

La Conveniencia de la consulta y su alcance como reflexión para los bogotanos.

Un buen número de urbanistas en el mundo moderno considera que la concepción que se tenga del transporte resulta definitiva para las ciudades del futuro. Estima que la mayoría de los problemas que caracterizan en la actualidad a las principales ciudades tercermundistas, pueden resolverse progresivamente en tanto se presente un mayor desarrollo económico. Así, pues, ocurrirá con la cobertura de servicios públicos elementales, como son el acueducto, alcantarillado, electricidad y telefonía, además con la nutrición, la educación, la salud y la vivienda, la actividad cultural y deportiva, etcétera. En cambio el tema de transporte y las proyecciones que parece tener, no se solucionan fácilmente por el hecho de un mayor crecimiento económico, ni en las ciudades del Tercer Mundo ni en las de los países altamente industrializados.

La mayoría de los urbanistas invita a una gran reflexión sobre el tema. El carro, relativamente nuevo en las ciudades como quiera que estás datan de hace 4.000 años y aquél de hace apenas unos cien, se ha convertido en un grave problema. Las ciudades han ido evolucionando más en función del carro que del peatón, es decir, se han desarrollado en función de la máquina, no del ser humano.

¿Cuál es el tipo de transporte que queremos dentro de quince, veinte o treinta años? ¿Cómo imaginamos nuestra ciudad?

Los habitantes de Bogotá soportamos en la actualidad trancones cada vez más fastidiosos y desagradables. Algunos piensan que el problema se arregla simplemente construyendo vías y vías para los carros. Esta experiencia que ya se ha vivido en diferentes naciones europeas y en los Estados Unidos, no parece ser la solución ideal en el presente y menos para el futuro. Por eso, otros urbanistas contemporáneos consideran que una ciudad como Bogotá será más agradable sólo en la medida en que modifiquemos nuestros patrones de transporte, básicamente desestimulando el uso del vehículo particular y desarrollando en su lugar un sistema integrado de transporte masivo. Se trata, pues, de confrontar tesis y esquemas citadinos.

Las preguntas de la consulta popular que ha propuesto el Alcalde Mayor de Bogotá

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 01 - OOG - GZ - MGM -

procuran involucrarnos en esta discusión, son un llamado a la reflexión sobre este problema. Desde luego, para el burgomaestre capitalino lo conveniente es crear condiciones de desestímulo al auto privado, por las razones que a continuación exponemos y que en buena parte compartimos:

No cabe duda, en una sociedad próspera la tendencia a la adquisición del vehículo propio aumenta. Serían muchos más los carros particulares en Bogotá si sus habitantes tuvieran recursos tres o cuatro veces superiores. Es más, aún en una época de recesión como la presente, cada año Bogotá recibe veinticinco mil nuevos vehículos, las congestiones de tráfico crecen cada vez más,

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 02 - OOG - GZ - MGM -

haciendo que la gente pierda mucho más tiempo en sus desplazamientos e incrementando la contaminación de la ciudad.

En la actualidad hay en Bogotá apenas ciento veinte vehículos por cada mil habitantes. La cifra es baja en términos comparativos, puesto que en las ciudades europeas hay más de seiscientos por cada mil habitantes y en las ciudades de los Estados Unidos más de setecientos vehículos por cada mil habitantes. Sin embargo Bogotá nos resulta bastante congestionada. ¿Qué tal si imagináramos el doble de vehículos en las vías bogotanas?

La historia de algunas ciudades norteamericanas y europeas indica que frente al problema hace unas cuatro o cinco décadas la gente que tenía recursos decidió irse a los suburbios buscando aire puro, jardines y esparcimiento para sus niños. Ello implicó construir vías amplias y autopistas.

La evolución ha sido altamente inconveniente toda vez que la suburbanización ocupa tierras que bien podrían destinarse a la agricultura o a la recreación. Además exige vías rápidas, autopistas que hacen un cerco a la gente y también van generando ruido y contaminación. A la larga, toda autopista en las cercanías de las grandes ciudades crean su propio tráfico que con el tiempo se vuelve trancón.

Sus altos costos de construcción van en contravía de los intereses de los más desvalidos y pobres, pues son recursos que dejan de invertirse en sus sectores, es decir, recursos que de cualquier manera se les quitan. Por otra parte la suburbanización se caracteriza por una densidad de población baja y una gran distancia frente al centro de la ciudad, lo cual hace difícil concebir un servicio de transporte masivo de bajo costo y alta frecuencia.

Finalmente, no olvidemos que el carro depende del combustible y que éste deriva de un recurso natural no renovable, cuyos costos serán cada vez más altos.

La ciudad ideal debe tener una densidad de población alta y un sistema integrado de transporte masivo. Bogotá cuenta con lo primero, no con lo segundo, por esto último debe convertírsenos en un gran reto. Tenemos una oportunidad histórica, toda vez que contamos con más de doscientos habitantes por hectárea y, no obstante carecer de un sistema integrado de transporte masivo, el ochenta y seis por ciento de los habitantes se moviliza en buses y busetas.

Existe, pues, ese hábito colectivo; por lo mismo debemos encaminar nuestros esfuerzos para desarrollar un sistema integrado de transporte masivo, a tiempo que debemos desestimular progresiva y gradualmente el uso del vehículo particular. La densidad de población que tiene Bogotá asegura la rentabilidad de un sistema integrado de transporte masivo de alta frecuencia.

Otras ciudades latinoamericanas, como Santiago y Buenos Aires, tienen una densidad de población que oscila entre setenta y ochenta personas por hectárea. En Miami,

donde la dependencia del automóvil particular es impresionante, la densidad de población apenas llega a los veinte habitantes por hectárea.

Tenemos, pues, las condiciones esenciales para cambiar a tiempo los patrones de conducta en materia de transporte. Proyectemos colectivamente la idea de ciudad que queremos, con menos vehículos, en donde la calidad de vida la reflejen los andenes, los parques y los lugares de esparcimiento, porque simplemente el peatón sea más importante que el carro.

En el Plan de Desarrollo "Por la Bogotá que queremos", se han contemplado programas de troncales de buses, que corresponden a Transmilenio, así como también más de trescientos kilómetros de ciclovías y algunas líneas de metro. La idea del sistema integrado de transporte masivo conduce a la integración social y a crear un ambiente más igualitario, al paso que el automóvil particular crea diferenciación social.

Realmente las dos preguntas que se formulan en la consulta popular tienen el gran significado de hacernos reflexionar sobre el modelo de ciudad que queremos, centrando las cosas en una restricción severa al uso del vehículo particular.

Desde este punto de vista, nos parece conveniente que la comunidad reflexione y se pronuncie. Como ya quedó dicho, el catorce por ciento de los bogotanos se moviliza en su automóvil propio. Es probable que en su mayoría este porcentaje se oponga a las restricciones que se pretenden, sin embargo muchos comprenderán que la primera pregunta implica tan sólo la celebración de un día sin carro, el primer jueves de febrero de todos los años. No hay permanencia ni continuidad en la medida, se trata de reflexionar, de pensar sobre el problema general de transporte, tal como lo hicimos el pasado 24 de febrero.

La otra pregunta, en cambio, plantea un reto: estar listos en el 2015 con un sistema integrado de transporte masivo, las troncales de Transmilenio, las ciclorrutas, algunas líneas de Metro, el Tren de cercanías, de suerte que pueda generarse una restricción

severa del automóvil particular en las horas pico. De lograrlo, la ciudad ~~lograría~~ alcanzaría mucho y se convertiría en modelo ante el mundo.

Por supuesto, esta ciudad, en perspectiva, descansa sobre una clara y contundente revalorización del peatón. La ciudad debe concebirse para la gente, no para los carros.

En nuestra condición de ponentes para rendir concepto en torno a la consulta popular planteada, entendemos bien que es la comunidad capitalina la que finalmente debe manifestarse en contra o en favor de las preguntas, pero por la trascendencia que ellas tienen, por lo que significan para el futuro de la ciudad, observamos en esta consulta popular un grado de conveniencia incuestionable.

El pronunciamiento del Cabildo Distrital sobre la conveniencia de la consulta popular que se pretende, no compromete individualmente a sus miembros en cuanto al respaldo concreto que otorguen a las diferentes preguntas que se formulan, pueden estar de acuerdo o en desacuerdo con ellas. Su opinión se plasmará el día de su celebración, valga decir el próximo 29 de octubre. La competencia del Concejo Distrital, tal como se anotó al estudiar el marco jurídico de la consulta, no puede ir más allá del análisis sobre la conveniencia o inconveniencia de su realización. Aquí se agota la competencia del Concejo.

Finalmente, para que la decisión que el pueblo adopte en virtud de que la consulta sea obligatoria, es menester que se cumplan dos condiciones: en primer lugar, que cada una de las preguntas la vote afirmativamente la mitad más uno de los sufragantes; en segundo término, que como mínimo participe en la consulta popular el treinta y tres por ciento del censo electoral en Bogotá; de lo contrario la consulta popular no surte efectos.

Como puede observarse la tarea no es fácil, pero de seguro la consulta enriquece el debate electoral del próximo 29 de octubre en la ciudad capital, nos entrega un gran tema de reflexión.

249.

Sin duda son muchas y variadas las razones para apoyar esta consulta popular que el señor Alcalde Mayor de Bogotá ha puesto en consideración del Honorable Concejo Distrital. Comprendemos bien su alto nivel de conveniencia para repensar el modelo de ciudad y participar en su definición, por consiguiente solicitamos con todo respeto a la Plenaria del Honorable Concejo, su voto favorable para impulsarla. Con el debate que ella generará, cualquiera que fuere su resultado el 29 de octubre, sólo habrá un ganador: Bogotá.

De los honorables concejales.

PATRICIA CÁRDENAS SANTAMARÍA LEO CÉSAR DIAGO CASASBUENAS

CÉSAR AUGUSTO LÓPEZ MEZA".

SECRETARIO: Registro el ingreso de los honorables concejales: MEJÍA BÁEZ OMAR, BRAVO AGUILERA MARINO, PASTRÁN PASTRÁN JORGE ELIÉCER, MACEA ACUÑA FABIO, VALOYES CHAVERRA JOSÉ ABEL, OLANO BECERRA GERMÁN ALONSO y CABRERA BÁEZ ÁNGEL CUSTODIO.

H.C. JORGE ELIÉCER PASTRÁN PASTRÁN: Solamente quiero intervenir unos pocos minutos sobre este asunto que me parece de fundamental importancia en la medida en que se busque un pronunciamiento de la misma gente sobre asuntos que eventualmente podrían ser dictados por decreto por el señor Alcalde Mayor.

Pero está bien que de pronto el ejecutivo escoja este camino y algunos colegas recuerdan que el doctor Mockus en una oportunidad también lo hizo con miras a justificar por esa vía la venta de la Empresa de Teléfonos de Bogotá o de Telecomunicaciones como le dicen hoy los técnicos.

Quiero anticipar, en primer lugar, que desde el punto de vista de la conveniencia de convocar a la comunidad me parece que es una herramienta positiva; desde el punto

de vista de la participación ciudadana también me parece que es una experiencia positiva; desde el punto de vista para mejorar, como en las preguntas implícitamente lo trae, la calidad de vida en la ciudad con unas notas de carácter ambiental, pienso que esa justificación en el trasfondo también es positiva.

Por esas circunstancias, como el proceso no es de producir un acuerdo sino de aprobar o improbar un concepto, entendería cuál sería el concepto que se está rindiendo. Aquí no hay ponencia, puede haber un proyecto de concepto pero no una ponencia a un proyecto de acuerdo como tal, porque es un procedimiento *sui generis* el que se está atravesando por medio de este mecanismo.

Me parece que hay que mirarle varios aspectos a esto, doctor Buenahora: en primer lugar y es mi posición, desde el punto de vista de la conveniencia de ensayar una herramienta de participación ciudadana, la voy a apoyar. Pero quiero dejar unas constancias que me parecen necesarias que el Concejo las conozca o por lo menos reflexionemos sobre ello, en el sentido de que hay unos asuntos de fondo y otros de proceso que me parece van a comprometer después, en el estudio contencioso jurídico, a donde necesariamente se remite por un control automático establecido en la Ley y en la Constitución.

Pienso que desde el punto de vista de fondo habría que tener aquí en cuenta unos puntos, en la medida en que la misma Constitución Nacional remite a que los requisitos deben preestablecerse a través de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, ya no esa Ley como ~~erróneamente se definió por el legislador~~, lo ~~del desarrollo~~ físico y socioeconómico del suelo en las ciudades y la concepción ecológica.

Esta Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial aún no existe en el País. Apenas leí hace unos días en la prensa que se radicó nuevamente un proyecto en el Congreso, pero la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, a la cual remite la Constitución expresamente, no existe. De pronto la Personería se expresó cuando la consulta de la Empresa de Teléfonos de Bogotá, más o menos en el mismo sentido y entonces aquí

251

De vista de la participación ciudadana también me parece que es una experiencia positiva; desde el punto de vista para mejorar, como en las preguntas implícitamente lo trae, la calidad de vida en la ciudad con unas notas de carácter ambiental, pienso que esa justificación en el trasfondo también es positiva.

Por esas circunstancias, como el proceso no es de producir un acuerdo sino de aprobar o improbar un concepto, entendería cuál sería el concepto que se está rindiendo. Aquí no hay ponencia, puede haber un proyecto de concepto pero no una ponencia a un proyecto de acuerdo como tal, porque es un procedimiento *sui géneris* el que se está atravesando por medio de este mecanismo.

Me parece que hay que mirarle varios aspectos a esto, doctor Buenahora: en primer lugar y es mi posición, desde el punto de vista de la conveniencia de ensayar una herramienta de participación ciudadana, la voy a apoyar. Pero quiero dejar unas constancias que me parecen necesarias que el Concejo las conozca o por lo menos reflexionemos sobre ello, en el sentido de que hay unos asuntos de fondo y otros de proceso que me parece van a comprometer después, en el estudio contencioso jurídico, a donde necesariamente se remite por un control automático establecido en la Ley y en la Constitución.

Pienso que desde el punto de vista de fondo habría que tener aquí en cuenta unos puntos, en la medida en que la misma Constitución Nacional remite a que los requisitos deben preestablecerse a través de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, ya no esa Ley como erróneamente se definió por el legislador, lo del desarrollo físico y socioeconómico del suelo en las ciudades y la concepción ecológica.

Esta Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial aún no existe en el País. Apenas leí hace unos días en la prensa que se radicó nuevamente un proyecto en el Congreso, pero la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, a la cual remite la Constitución expresamente, no existe. De pronto la Personería se expresó cuando la consulta de la Empresa de Teléfonos de Bogotá, más o menos en el mismo sentido y entonces aquí

252

habría que mirar un asunto de legalidad en el fondo.

Yo sólo quiero dejar la constancia, advirtiendo nuevamente que desde el punto de vista de la conveniencia voy a apoyar esta consulta que envía el señor Alcalde; también me parece que hay otro asunto en el fondo y es el hecho de que expresamente no está reglada la consulta, porque la Constitución al remitir a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, en los escenarios territoriales, no está constando el procedimiento de la consulta para los departamentos, ni para los municipios y tampoco para el Distrito Capital.

Esa circunstancia me parece que va a ser objeto de revisión y yo, por lo menos, creo que seguramente eso es lo que va a ocurrir en el Contencioso en ese proceso de control automático.

Desde otro punto de vista, me parece que hay una imprecisión en las preguntas, porque se coloca un contexto como para inducir la respuesta ¿Quién no va a querer tener una ciudad amable, quién no va a querer tener una ciudad descongestionada, quién no va a querer tener unos ratos de tranquilidad en la ciudad? Eso es apenas lo natural, pero lo que pasa es que atada esa condición a la formulación de la pregunta como tal, textualmente como viene redactada, pienso que en lugar de arrojar claridad induce a una especie de confusión, en la medida en que condiciona la respuesta por parte del consultado que para este efecto sería el pueblo.

En tercer lugar, cuando digo que hay algunos problemas de procedimiento, es que la misma Constitución establece claramente que las consultas populares no pueden concurrir simultáneamente con otra elección.

Entonces no se podría interpretar que por el hecho de que no está prohibida está permitida, porque esta regla opera para el ejercicio de los derechos de la sociedad civil y del individuo, en el campo de esa actividad, en el campo naturalístico de ese aspecto de la sociedad, el particular como tal, pero en cuanto hace al procedimiento del Estado,

al procedimiento de la Administración y a su operatividad, en cuyo contexto estaría inmersa la consulta que aquí se está solicitando, indudablemente no se puede operar si no está expresamente reglado también por mandato constitucional.

De ahí la necesidad de que se configure nuevamente qué estaría ocurriendo con esa ley orgánica de ordenamiento territorial, que es donde finalmente correspondería reglar ese proceso a nivel de entidades territoriales.

Simplemente quería hacer estas observaciones de carácter puramente jurídico, puedo estar equivocado, pero en todo caso me parece que éstos van a ser motivos de reflexión en el Contencioso Administrativo, en el caso de que el Concejo apruebe la consulta.

Quiero expresar que salvadas estas observaciones que es bueno que se tengan en cuenta, por considerarlas de alta conveniencia pública y una herramienta, no estoy hablando de la oportunidad o inoportunidad de la consulta, que sería otro factor que pesaría en este caso, porque si hablamos de la oportunidad entonces habría que trasladar las decisiones a unos tiempos futuros, según como vienen las preguntas.

Pero apartándome de esos conceptos y ciñéndome simplemente a ese parámetro de orden jurídico, señor Presidente, quiero decirle con todo respeto que en mi caso apoyo el procedimiento, haciendo las salvedades que eventualmente puede sufrir en el Contencioso Administrativo.

SECRETARIO: Registro el ingreso del honorable concejal BENEDETTI VILLANEDA ARMANDO.

H.C. JAIME ALONSO DUEÑAS PEÑARANDA: En el mismo sentido que se ha expresado el concejal Jorge Pastrán, ayer me llamó un medio de comunicación importante del país para preguntarme cómo consideraría yo esta consulta que le está haciendo el Alcalde al Concejo de Bogotá.

Inicialmente dije que la votaría positiva porque me parece que es importante tener en cuenta la opinión de la gente para temas que van a modificar los hábitos y las conductas de la ciudad, pero desde el punto de vista jurídico y legal me han asaltado varias dudas: Primero que todo es que me parece que la Ley 134, de mecanismos de participación, se hizo precisamente para que la gente no pueda participar. Es decir, ahí se establecen una serie de mecanismos de participación pero para que la gente no pueda participar y éste de la consulta no es uno que escape a este asunto.

En el Artículo 105 de la Carta Magna se establece la existencia de la consulta popular a nivel territorial y para tal efecto determina: "previo cumplimiento de los requisitos y formalidades que señala el Estatuto General de la organización territorial y en los casos que éste determine, los gobernadores y alcaldes, según el caso, podrán realizar consultas populares para decidir de asuntos de competencia del respectivo departamento o municipio".

De acuerdo con lo anterior, la ley estatutaria o de participación ciudadana determina dentro de sus lineamientos que la consulta debe ser sobre asuntos de trascendencia que somete a consideración del pueblo, para que éste se pronuncie formalmente, pronunciamiento que debe ser de más del cincuenta por ciento de los votos afirmativos y debe haber participado más de la tercera parte de los electores que componen el respectivo censo electoral, en Bogotá algo así como millón doscientas mil personas.

Dentro del concepto previo del Concejo de Bogotá, los términos son los mismos que a nivel nacional, que son veinte días, una prórroga de diez días más y en el caso de no aprobarse, irá al Tribunal Contencioso Administrativo dentro de los quince días siguientes.

En últimas, la misma ley es clara, en el Artículo 53 donde expone que la convocatoria de esta consulta popular territorial contiene los mismos términos y los mismos requisitos de la consulta nacional, en el sentido de que no se podría realizar el mismo día de las elecciones.

Respecto de que se le consulte al pueblo estoy de acuerdo, en el procedimiento que se intenta seguir no, porque el Artículo 53 de la Ley 134 donde habla de la consulta popular dice claramente: "En la consulta popular de carácter nacional, el texto que se someterá a la decisión del pueblo, acompañado de una justificación de la consulta y de un informe sobre la fecha de su realización, será enviado por el Presidente de la República al Senado, para que dentro de los veinte días siguientes emita concepto favorable. Por decisión de la mayoría de sus miembros, el Senado podrá prorrogar este plazo en diez días más.

El Gobernador, o el Alcalde, solicitará a la Asamblea, al Concejo o a la Junta Administradora Local un concepto sobre la conveniencia de la consulta de carácter departamental, municipal o local, en los mismos términos y con los mismos requisitos de la consulta nacional". Y en la Carta Magna dice que no puede concurrir en una misma elección la consulta popular.

Por esa razón tengo esta duda jurídica en cuanto que estoy de acuerdo con que se eleve la consulta y se le pregunte a los ciudadanos si quieren un día sin carro, si quieren que a partir del 2015 se aumente el pico y placa para todos los carros, en aras de mejorar la calidad del aire que respiramos los bogotanos, pero no estoy de acuerdo con el procedimiento legal que se intenta seguir, porque a mi modo de ver sería inconstitucional si se realiza paralelamente con las elecciones del 29 de octubre.

Porque la consulta territorial, como bien lo ha expresado el concejal Jorge Pastrán, el Estatuto Territorial no existe, no hay un reglamento y obviamente, a falta de ordenamiento jurídico, tenemos que acatar lo existente.

Por eso quise hacer esta intervención, para que en el transcurso de este debate se aclaren estas dudas jurídicas a fin de determinar finalmente cuál será mi posición frente a este tema tan interesante.

SECRETARIO: Registro el ingreso del honorable concejal MORENO GUTIÉRREZ

HIPÓLITO.

H.C. BRUNO ALBERTO DÍAZ OBREGÓN: A esta iniciativa de la Administración Distrital, de intentar legislar para el año 2015, no le encuentro demasiado sentido. Además sobre dos temas en los cuales los antecedentes han sido claros y surgen de actos administrativos igualmente claros y rotundos.

El día de no carro y la restricción vehicular han sido decisiones de la Administración, efectuadas por decreto. Fue mediante un decreto que se instauró la restricción vehicular conocida en la comunidad con el nombre que le dio el Alcalde o la Administración, el programa del pico y placa.

Es una restricción que obedeció a la crisis de tráfico, de viabilidad de la ciudad por la cantidad de carros que transitan en las horas pico y mediante el uso de la placa se logró reducir en esas horas de manera notoria el tráfico vehicular. Los ciudadanos se sometieron a la restricción, unos madrugamos más, otros aplazamos la salida con el vehículo para después de que terminara la restricción, en fin.

Repito, esta medida de la restricción vehicular se hizo a través de un decreto del Alcalde, y el día de no carro o el día sin carro o sin mi carro en Bogotá, también se hizo mediante el Decreto 124 del 21 de febrero de este año, entonces cuando uno examina la motivación de la medida y se habla del modelo de ciudad, de limpiar el aire de Bogotá, no encuentra mucho sentido en que tengamos que esperar hasta el 2015 para que se tomen estas medidas.

Quisiera saber qué puede pasar, suponiendo que se consulte a los ciudadanos sobre este tema y ellos digan que sí, que para el 2015. ¿Qué tal que al próximo alcalde le toque por las circunstancias de la ciudad, si así lo exigen, decretar que la restricción vehicular hay que ampliarla dentro de dos años, dentro de tres o dentro de cinco?

¿Entonces para qué hemos hecho este ejercicio, para decir que somos participativos,

que somos democráticos y que la participación ciudadana es un esquema que nos gusta, que nos gusta utilizar sus mecanismos que están en la Constitución y que fueron reglamentados por la Ley 134?

Me parece que esta iniciativa es inocua, una iniciativa para el 2015, dentro de cinco administraciones si es que los tiempos de cada administración siguen siendo de tres años.

Particularmente, cuando ocurrió el día de no carro, con el cual estoy de acuerdo, entre otras cosas eso no es invento del doctor Peñalosa ni de ninguno de sus funcionarios, es un invento europeo, allá se viene celebrando desde hace varios años, la gran crítica que hice, justamente, fue esa, que se hiciera por decreto, que se hiciera un gran zafarrancho de la Administración sin involucrar a los ciudadanos.

Pero la participación ciudadana en una medida de éstas no se establece consultándoles si se hace o no, es una concepción bastante restringida de ella. No, la participación es en el proceso de estructuración de la medida, es que se consulte y se integre en la elaboración de la medida a las diferentes fuerzas sociales, a las fuerzas vivas de una comunidad y se los ponga a trabajar en pro de la medida, para que llegada la fecha en que se celebre el día de no carro sea toda una sociedad movilizada en su conjunto, tensionada alrededor de la idea y ahí sí la medida sea un éxito y no solamente un día de vacación o no laboral, que ocasione grandes pérdidas al aparato productivo de la ciudad.

Formidable sería, no para el 2015, para el 2001, que existiera otro día de no carro, pero un día que se preparara como se hace en Europa, con ocho o diez meses de anticipación, y allá lo hacen las principales ciudades y capitales con acuerdos a través de la Comunidad Europea, de la Unión Europea. Se reúnen ciudades como Madrid, Roma, Milán, Berlín, Frankfort, en Bélgica, en Bruselas y preparan entre todas el día de no carro.

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 02 - OOG - GZ - MGM -

Son las principales capitales afectadas por el problema de la contaminación, reunidas en un mismo momento compartiendo la reflexión y generando tareas conjuntas, donde las ciudades, sus ayuntamientos, sus cabildos, sus gobiernos, se comprometen con la jornada y adelantan procesos, eso sí, pedagógicos y de participación ciudadana.

Qué bueno sería que aquí tuviéramos un día del no carro, pero no como un show de un día para otro de una administración cualquiera, de ésta, la que viene o la que sigue, no, como parte de un proceso integral de vinculación de la comunidad al tema, entonces se convoque a los estudiantes de los colegios, de las universidades, a los de preescolar incluso, al sector empresarial, a los trabajadores, a las asociaciones de padres de familia, a las ONG, a las diferentes veedurías ciudadanas que existen sobre el tema ambiental.

Por supuesto, que no sea el Alcalde desde su despacho y a través de la oficina de prensa sino toda la Administración en su conjunto, todos los secretarios, todos los directores, todo mundo comprometido a sacar adelante el día del no carro, y reuniones en las comunidades, un proceso dinámico, vitalizado por una política coherente, repito, no por un show.

No esperemos hasta el 2015, hagámoslo en el 2001 y que todos los que vivimos en esta ciudad que tiene tan grave problema, reflexionemos, procedamos, tomemos medidas, participemos de la elaboración del día de no carro. Eso sería una cosa importante para el próximo año.

Ahora, ¿consulta popular para esto? Ya se hizo por decreto.

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 03 - AMB - GZ - MGM -

Esta consulta es para hacer un show o es para de verdad generar un proceso de reflexión en la ciudad y comprometer a los ciudadanos en la solución, que todos

debemos darle, al tema de la contaminación ambiental y al tema del tráfico vehicular?

Si no es así, repito, no tiene sentido, igual sucede con el tema de la restricción vehicular, me parece totalmente inocuo, inane ponernos en este momento a legislar una restricción vehicular para el 2015 cuando, seguramente, a una próxima Administración le toque tomar esa medida, entonces que ya no sea unas pocas horas pico durante el día, algunos días a la semana para determinadas placas sino todos los carros, de pronto, todos los días o el día completo para determinados vehículos según su placa, etcétera.

O sea, no le veo sentido, tomar una medida para el 2015 cuando no sabemos si en el 2015 habrá metro, si en el 2015 el sistema de troncales ya esté concluido, y qué efecto haya tenido él sobre el tráfico vehicular en la ciudad.

Si todas estas campañas de desestímulo al vehículo particular, incluidas las obras de infraestructura con el transporte público masivo, con el sistema integrado de transporte, qué resultados ha dado en la ciudad?

Sabe alguien en esta ciudad qué va a pasar en el 2015 con eso, qué impacto va a tener el metro, si ya lo tenemos, si habrá una línea o no lo habrá, pero, de pronto, exista un formidable sistema masivo de transporte público en la ciudad a través de las troncales que ya deben de estar rete que acabadas en ese momento.

Esta Administración se ha comprometido, y parece que va a cumplir, en terminar la fase A, en un ochenta por ciento, las otras cuatro troncales de la fase B puede terminarlo en la próxima Administración.

¿Qué impacto va a tener eso en el uso del vehículo particular? No lo sabemos, qué resultado habrá con todas estas campañas, las ciclorrutas, de pronto los concejales ya no vendremos en camioneta particular sino en bicicleta o el concejal Calderón vendrá a caballo desde Usme; pero a mí me parece que eso de legislar para el 2015 es una

tontería, me perdonan la expresión pero no veo el sentido de esto.

Si el problema es tan sobado para las futuras administraciones, lo será, seguramente, para la que viene o la subsiguiente pero ¿para dentro de cinco administraciones? ¿Es de esa manera que queremos demostrar que somos visionarios y que nos interesa la ciudad del futuro?

Hagámoslo ya, hagámoslo hoy si se requiere, estoy de acuerdo con un día del no carro pero no a la manera del espectáculo improvisado, que no vincula a la ciudadanía y en el cual lo que se genera es un grave perjuicio para el sector del comercio y el aparato productivo, decretar una vacancia de un día y más nada.

No, hagámoslo como un proceso participativo, de verdad, de la ciudad, además, con todo respeto, si a la Administración del Alcalde Peñalosa le interesa la participación ciudadana hay otros temas bien importantes para darle participación a la ciudadanía, revisaría, por ejemplo, el decreto de las UEL, que muchos sectores ciudadanos señalan como un retroceso a la participación ciudadana, ese decreto que creó las Unidades Ejecutivas Locales.

Particularmente, a mí, se me dibuja cierta sonrisa en los labios cuando me hablan de los mecanismos de participación ciudadana de la ley 134 de 1993 porque, justamente, fui una de las personas que en esta ciudad adelanté un proceso de estos, con muchos ciudadanos, el de la revocatoria del mandato, y vi al Alcalde como le gustó la participación ciudadana y vi qué pasó en la registraduría distrital y en la registraduría nacional con eso.

A nosotros nos confrontaron las firmas con una base de datos desactualizada, pusimos la queja en la Procuraduría que se encarga de velar por el cumplimiento de la ley y esta es la hora, un año y medio después, que no hemos recibido respuesta del procurador Jaime Bernal Cuéllar.

Entonces verdaderos procesos de participación ciudadana. ¿Eso es lo que se quiere? Pues hagámoslo, pago a eso pero que sean de verdad, que sean cosas importantes para la sociedad.

Me temo que los verdaderos motivos por los cuales se quiere consultar a la ciudadanía no son los que están escritos allí en el documento que ha sido leído por la honorable concejal Patricia Cárdenas, creo que los motivos son otros.

Tal vez, el Alcalde quiere tener una presencia en las elecciones, no quiere pasar inadvertido ese día, entonces pone a los ciudadanos a hablar de dos cosas en las cuales él ha tenido que ver pero efectos prácticos, verdaderos, reales de esta iniciativa no los veo, hasta el 2015 tendríamos que esperar para que esto se diera.

¿Por qué no le consultamos a la gente en Bogotá, el día de las elecciones, si quiere peajes en la ciudad o no? Eso sería un aspecto importante para decidir, si queremos consultar la opinión de la gente, no tomemos decisiones burocráticas de tan hondo calado, que en muchos casos puede significar arbitrariedad, autoritarismo en la ciudad y démosle participación a la gente.

Por qué no ejecutamos la política de recuperación del espacio público con más participación ciudadana y menos autoritarismo y menos violencia de parte de la Administración, menos errores, no para el 2015, para ya, tantas cosas que ha hecho esta Administración por decreto para que ahora nos salga conque es amiga de la participación ciudadana y que por lo tanto va a consultar al pueblo sobre si quiere día del no carro en el 2015, si quiere restricción vehicular en el 2015.

Creo que es inane, repito, es inocuo, tome la decisión y hágalo bien, el alcalde que sea, este Alcalde tomó la decisión de la restricción vehicular y ha sido positivo, ha sido bueno, la ciudadanía lo ha aceptado, se ha dado la pela y las autoridades han estado vigilando el cumplimiento de la medida.

El día sin carro se tomó también de un día para otro y se gastaron un billete en eso e hicieron que el comercio perdiera otro tanto y la reflexión se quedó en los titulares de una semana, en la prensa y en la radio. ¿Qué observamos? Que no hubo un verdadero proceso de participación ciudadana, que todo resultó ser un día festivo en el cual se gastó mucha plata.

No esperar hasta el 2015, hagámoslo ya y si se quiere consultar a la ciudadanía consultémosle sobre temas fundamentales de hoy, ya, del momento actual, es más, creo que para el 2015 habrá problemas más importantes sobre los cuales podríamos discutir hoy, el tema de Chingaza II por ejemplo, ¿qué va a pasar con el agua de Bogotá?

Entonces queremos que la ciudad del futuro tenga garantías sobre algunos temas fundamentales, discutamos eso, pero esto me parece una tontería, me parece que perdemos el tiempo con esta consideración y que, repito, en el fondo esto parece reducirse a un interés del Alcalde de hacer presencia el día de las elecciones, dos meses antes de su despedida.

SECRETARIO: Registro la asistencia de los honorables concejales: PAREJA GONZÁLEZ FRANCISCO y LOZADA VALDERRAMA JORGE.

H.C. SAMUEL BENJAMÍN ARRIETA BUELVAS: He hecho pública mi posición de estar de acuerdo con el tema de la consulta popular, por una razón absolutamente de convicción, me parece que si aquí se han tomado algunas medidas por vía del decreto, es bueno que haya una pedagogía distinta frente a la participación comunitaria y ciudadana y qué mejor que echarle mano a los mecanismos contemplados en la Constitución y la ley para que sean los ciudadanos los que se pronuncien frente a estos dos temas que me parece que son de hondo calado.

Esta pregunta de si a partir del año 2015 prohíbe la restricción de todos los vehículos particulares en Bogotá, no sé si los ciudadanos estén de acuerdo o no, aquí lo que vamos a hacer es, previo un concepto de legalidad jurídica por parte del Tribunal

Contencioso Administrativo de Cundinamarca, empezar a echarle mano a estos mecanismos de participación. Nosotros lo que estamos es dando un concepto de viabilidad a esta consulta, de conveniencia o de inconveniencia.

Pero me parece que independientemente de las preguntas es una forma de decirle a la gente: venga participe y decida sobre su futuro y sobre sus cosas.

Es que a partir del 2015 lo que se está planteando es: está usted de acuerdo con que ningún carro particular circule en Bogotá entre las seis y las nueve de la mañana y entre las cuatro y treinta y siete y treinta de la noche. Es decir, lo que se va a preguntar a la gente es: quiere usted o no que haya vehículos particulares en Bogotá, no por el número final del placa sino en general todos los vehículos.

Y me parece que los elementos que traen, no los ponentes sino la comisión accidental conformada por la presidencia del Concejo, son de fondo porque en el 2015, definitivamente, esta ciudad va a ser un caos, independientemente de las medidas que se vayan tomando y que una de las formas, doctora Claudia Franco, de mirar cómo va a estar la ciudad es previendo lo que va a pasar, los grandes gobernadores y legisladores son los que son capaces de avizorar el futuro; los griegos, concejal Bruno Díaz, recurrían al oráculo de Delfos, ahora recurren a otro tipo de mecanismos como los que proyectan las estadísticas poblacionales y sociodemográficas de lo que podrá ocurrir en una ciudad como Bogotá dentro de quince años.

Entonces me parece que la situación en Bogotá, en quince años, muy seguramente, el metro estará construyéndose o no se habrá construido y más con el conejazo que le puso el Presidente, que usted apoyó, a Bogotá con la no implementación del metro; segundo, que va a haber un crecimiento y un flujo vehicular enorme frente a una proyección que tenemos en materia de malla vial, bastante deficiente frente a la proyección que hay de flujo vehicular.

Entonces lo que nosotros estamos haciendo es autorizando o dando un concepto, ni

siquiera autorizando sino decir si es conveniente o inconveniente que el pueblo bogotano se pronuncie frente a dos preguntas de fondo: Quiere usted que todos los vehículos particulares el 1o. de enero del año 2015 se queden en sus casas durante seis horas y dos, que haya a partir del año entrante un día del no carro. Me parece que son dos preguntas sobre las cuales son los ciudadanos los que finalmente van a decir, no creo que todos los ciudadanos estén de acuerdo con que haya una parálisis general de los vehículos particulares, de todos, durante seis horas.

Entonces, vamos a ver cómo responde la ciudadanía frente a este mecanismo, lo que habrá que hacer es una acción pedagógica por parte de la Registraduría y la Administración, en el evento que el Tribunal le dé vía libre a esta propuesta, para que la gente no se confunda; adicionalmente a los tres tarjetones que tendrá que manejar de la Junta Administradora Local, de los concejos y de la Alcaldía, esa es una labor pedagógica indicándole a la gente como debe votar, en este caso, la consulta popular.

Miren, este es un mecanismo que me parece novedoso, que sería el primero en utilizarse para preguntarle a los ciudadanos si están o no de acuerdo con dos medidas que, en mi opinión, son polémicas.

También creo que el día del no carro trajo unas consecuencias económicas para el comercio de Bogotá, entonces como trajo consecuencias preguntémosle a los ciudadanos si quieren o no que esto se implemente, qué tal que los ciudadanos digan que no, preguntémosle si quieren o no que se implemente el día sin carro para todos los carros particulares en el año 2015, estoy seguro que la mayoría no va a decir que sí, a lo mejor digan que no.

Entonces aquí lo que estamos es preguntando e iniciando con dos preguntas que, aparentemente, no son de contenido pero a mí me parece que sí, porque paralizar todos los vehículos particulares, no creo que la opción sea por un decreto de la Alcaldía o un Acuerdo del Concejo, tiene que ser a través de una pregunta directa con un mecanismo como el de la consulta para los ciudadanos para que se pronuncien frente a esto.

siquiera autorizando sino decir si es conveniente o inconveniente que el pueblo bogotano se pronuncie frente a dos preguntas de fondo: Quiere usted que todos los vehículos particulares el 1o. de enero del año 2015 se queden en sus casas durante seis horas y dos, que haya a partir del año entrante un día del no carro. Me parece que son dos preguntas sobre las cuales son los ciudadanos los que finalmente van a decir, no creo que todos los ciudadanos estén de acuerdo con que haya una parálisis general de los vehículos particulares, de todos, durante seis horas.

Entonces, vamos a ver cómo responde la ciudadanía frente a este mecanismo, lo que habrá que hacer es una acción pedagógica por parte de la Registraduría y la Administración, en el evento que el Tribunal le dé vía libre a esta propuesta, para que la gente no se confunda; adicionalmente a los tres tarjetones que tendrá que manejar de la Junta Administradora Local, de los concejos y de la Alcaldía, esa es una labor pedagógica indicándole a la gente como debe votar, en este caso, la consulta popular.

Miren, éste es un mecanismo que me parece novedoso, que sería el primero en utilizarse para preguntarle a los ciudadanos si están o no de acuerdo con dos medidas que, en mi opinión, son polémicas.

También creo que el día del no carro trajo unas consecuencias económicas para el comercio de Bogotá, entonces como trajo consecuencias preguntémosle a los ciudadanos si quieren o no que esto se implemente, qué tal que los ciudadanos digan que no, preguntémosle si quieren o no que se implemente el día sin carro para todos los carros particulares en el año 2015, estoy seguro que la mayoría no va a decir que sí, a lo mejor digan que no.

Entonces aquí lo que estamos es preguntando e iniciando con dos preguntas que, aparentemente, no son de contenido pero a mí me parece que sí, porque paralizar todos los vehículos particulares, no creo que la opción sea por un decreto de la Alcaldía o un Acuerdo del Concejo, tiene que ser a través de una pregunta directa con un mecanismo como el de la consulta para los ciudadanos para que se pronuncien frente a esto.

Entonces frente a la filosofía, frente a las preguntas y frente al concepto de viabilidad que tiene que dar el Tribunal, estoy totalmente de acuerdo, es decir, iniciemos con esto y ojalá más adelante tengamos la oportunidad de preguntarle a la gente sobre otras cosas de mayor contenido, de más fondo, aunque éstas no quiere decir que no sean de fondo.

Pero en general estoy de acuerdo con esta propuesta por su filosofía, porque además desarrolla algo que defendimos, desde hace mucho tiempo, en la Constitución de 1991, que son los mecanismos de participación ciudadana.

SECRETARIO: Registro la asistencia del honorable concejal NOGUERA ROCHA FRANCISCO.

H.C. CÉSAR AUGUSTO LÓPEZ MEZA (moción de orden): Es que aún no se ha aprobado el orden del día, entonces, ah! si se aprobó, disculpe estaba despistado en ese momento, entonces le ofrezco disculpas a usted y a todos los concejales.

PRESIDENTE: Clarificado el caso del orden del día, concejal Susana González tiene el uso de la palabra.

H.C. MARÍA SUSANA GONZÁLEZ RONCANCIO: Soy consciente de que la Constitución de 1991 ha colocado en un punto muy alto la democracia participativa y esta consulta ciudadana es muy importante porque se va a fortalecer la democracia.

Entiendo que son fines esenciales del Estado facilitar la participación de los ciudadanos en todas las decisiones que los afecten y no sólo afecta a los ciudadanos el tema del no carro o del pico y placa en la ciudad, sino que también me hubiera gustado que en este cuestionario se formularan preguntas puntuales acerca de lo que realmente va a afectar a los ciudadanos como, por ejemplo, si están de acuerdo con la instalación de peajes a las entradas de Bogotá, si están de acuerdo con el cobro del alumbrado público o si, de pronto, los ciudadanos pudieran manifestar de alguna forma en las

umas por qué en el año 2001, que también va a ser a futuro se les va a aumentar las tarifas de recolección de basuras en ciento ochenta y siete por ciento, quiero decir que la legalidad es, para mí, absolutamente clara porque en el documento que ha entregado la comisión accidental así lo establece.

El tema, principio tiene las cosas y ese es un principio de la democracia pero sí me queda la duda porque el Concejo de Bogotá lo único que debe conceptuar es sobre la conveniencia o inconveniencia y pareciera ver que, según el mismo Presidente del Consejo Nacional Electoral, doctor José Ignacio Pretelt dice que aunque no hay una prohibición expresa, existe un fallo de la Corte Constitucional que dice que el mismo día de elecciones no pueden llevarse a cabo consultas que entorpezcan la claridad de diafanidad que debe tener el elector al responder determinado tema.

Estoy de acuerdo con la consulta, porque soy una persona democrática, pero quisiera que el Secretario de Gobierno nos dijera en qué se diferencia el hecho de que la Administración hubiera determinado hacer el programa de pico y placa sin consulta y lo mismo el tema de un día de no carro sin consulta y ahora con la consulta.

En el caso de salir favorecido este concepto que se va a adelantar hoy en la Plenaria al interior de la Corporación, me gustaría, señor Secretario, que nos dijera qué mecanismo va a tener la Administración Distrital para que en el momento de la consulta los electores al decidir sobre la consulta, vayan claramente a determinar qué es lo que van a hacer, porque acordémonos que en este día va a haber elección de alcalde, concejales, ediles, la consulta del Partido Liberal y en esta consulta no es tan sencillo que digan sí o no, se demora y soy consciente de que más o menos minuto y medio se gasta para leerla, es decir, que el Registrador Distrital ampliará los puestos de votación y la Administración le hará la suficiente publicidad para que cuando llegue el elector sepa lo de la consulta del día de ampliación de pico y placa y lo del día del no carro. Debe quedar establecido por parte de la Administración si se le va a dar publicidad porque si se coge un elector en frío, pues va a gastar dos minutos en leer esta consulta y ayer me preguntaban los medios de comunicación qué iba a hacer y les respondí

tengo una duda jurídica, hoy en la mañana tengo aquí la Ley 134 y veo que el Concejo no se debe pronunciar sobre la legalidad sino sobre un concepto de conveniencia y realmente me parece que es conveniente fortalecer los mecanismos de participación democrática pero hubiera sido importante si hubieran colocado otros temas además que sí van a redundar y que van a afectar directamente a los bogotanos.

Entonces, a mí me gustaría que el Secretario de Gobierno en representación de la Administración nos dijera cuál va a ser la publicidad que van a tener estas dos preguntas a través de los medios de comunicación porque no es tan sencillo, se gasta como minuto y medio el elector para leerlo y debería ser más resumida.

Y segundo, por qué la Administración lo ha hecho sin consulta hasta el día de hoy y a qué obedece tener que hacerlo por consulta. Presidente el concejal Dueñas me solicita una interpelación, con su venia la concedo.

H.C. JAIME ALONSO DUEÑAS PEÑARANDA: Es que en la intervención que hice, se me olvidó realizar unas preguntas y antes de que intervenga la Administración quisiera que se me absolvieran las siguientes dudas.

Primero, lo que ha manifestado la concejal Susana González es cierto, las preguntas como están planteadas en este concepto que nos piden son muy largas, más largas que una semana sin carne, mire, dice así:

Pregunta: está usted de acuerdo si o no con el objeto de construir una ciudad ambientalmente sostenible, con un aire más puro, con menos congestiones de tráfico y más calidad de vida, en prohibir a partir del 1o. de enero del año 2015 la circulación de todos los vehículos automotores en la ciudad de Santa Fe de Bogotá, en días hábiles en los horarios comprendidos entre las seis y las nueve de la mañana y entre las cuatro y treinta p.m. y las siete y treinta p.m.

Se exceptúan de la anterior prohibición los siguientes vehículos: vehículo de transporte

público, vehículos acondicionados para ser conducidos por discapacitados, vehículos de emergencia, vehículos de servicios especiales de transporte de estudiantes debidamente autorizados, vehículos de transporte que movilicen más de diez pasajeros, vehículos operativos del control del tráfico y las grúas de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, caravana presidencial, vehículos militares y de policía Nacional, vehículos asignados al cuerpo diplomático, vehículos con blindaje nivel tres o superior, vehículos destinados a la prestación del servicio de escoltas, carrozas fúnebres, motocicletas, motocarros y bicitaxis, si o no, voto en blanco.

Esa es la primera pregunta, y no les leo la segunda para no desanimarlos porque es igual o más larga.

Eso va a entorpecer las elecciones, señor Presidente, porque cuánto se va a gastar un elector leyendo estas preguntas tan largas, creo que se podrían incluir las preguntas de una manera más sencilla y rápida y como lo ha dicho la concejal Susana, se podría preguntar también al pueblo si está de acuerdo con que se le traslade el cobro del alumbrado público, si o no, así no más, sencillito.

Si está de acuerdo con que se instalen casetas de peaje a las entradas de la ciudad? Sí o no. Serían dos preguntas muy sencillas, muy rápidas y que valdría la pena hacer consulta popular.

Y quisiera preguntarle a la Administración Distrital qué han dicho las autoridades electorales, qué dice el Registrador Distrital acerca de cuánto cuesta hacer esta consulta.

Y también cómo se ha pensado la ciudad del 2015 para aplicar desde ahora una restricción y si no es en octubre, tal como hemos planteado aquí, en concurrencia con las elecciones porque sería violatorio de la Carta Magna, ya que la ley exige que sea dentro de los dos meses siguientes a la aprobación el Concejo, cuándo sería la consulta popular?

210

SECRETARIO: Registro la presencia de la honorable concejala PINZÓN PINZÓN JUDY CONSUELO.

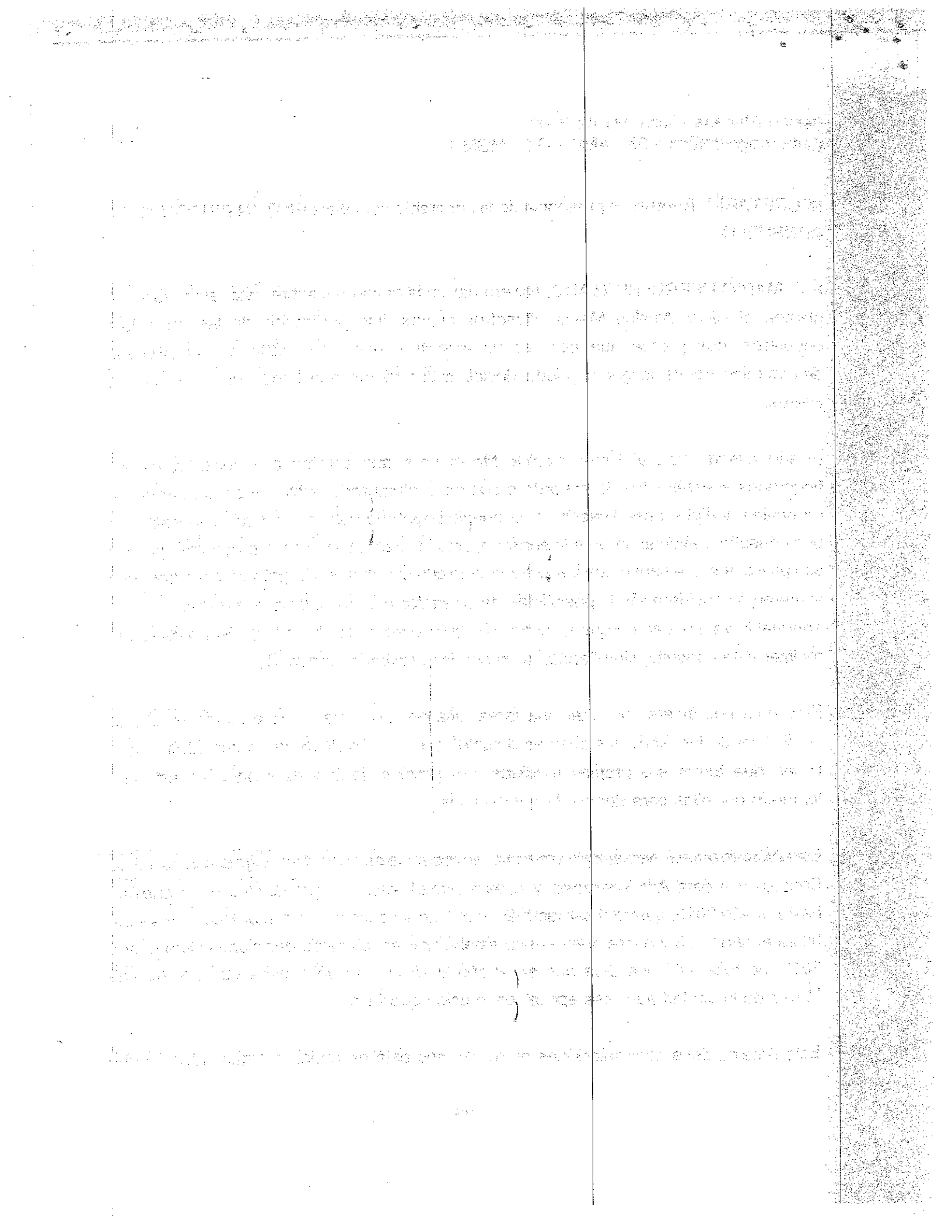
H.C. MARIO UPEGUI HURTADO: Quiero dar unas opiniones sobre este tema que nos plantea el señor Alcalde Mayor. Nosotros hemos sido partidarios de las consultas populares, nos parece que este es un avance y que hace parte de un proceso democrático donde la gente pueda decidir sobre temas que tienen que ver con su interés.

El año pasado reté al señor Alcalde Mayor para que sometiera a consulta de los bogotanos si estábamos de acuerdo en pagar el alumbrado público y en la instalación de peajes, y dije en esa ocasión: si el pueblo bogotano está de acuerdo con eso y en una consulta mayoritariamente lo aprueba, voto favorablemente esos proyectos, porque son proyectos que tienen que ver actualmente con la población bogotana, pero aquí nos someten a consideración la posibilidad de presentar una consulta que, seguramente, el Tribunal lo va a negar, porque mi criterio es que de acuerdo con la Ley 134 no es viable realizar esta consulta, simultáneamente con las próximas elecciones.

Pero aquí nos quiere consultar una tarea, una decisión que se va a tomar en el año 2015, cuando los niños, los jóvenes actuales para el año 2015 van a ser adultos que tienen que tomar sus propias medidas, sus propias decisiones y aquí las estamos tomando por ellos para dentro de quince años.

Este Alcalde parece demasiado previsivo, imagínense que nos dejó engrampados a este Concejo y a esta Administración y a esta ciudad, dejó comprometidos presupuestos hasta el año 2015, quiere dejar también impuesto su sucesor, al doctor Héctor Riveros, hasta el año 2003 y ahora quiere dejar establecido en la ciudad decisiones para el año 2015, no falta sino que diga que en el año 2015 un hijo de él tiene que ser Alcalde Mayor de la ciudad para esa época, es lo único que falta.

Este Alcalde tiene contradicciones en lo que nos está diciendo, la argumentación que



Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 03 - AMB - GZ - MGM -

nos presenta para hacer esta consulta, está en contravía con lo que él ha planteado en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Entonces quiero dejar una constancia sobre nuestra posición: Como demócratas y luchadores por la ampliación de los espacios de decisión directa de los ciudadanos en temas cruciales para el país y la ciudad, estamos de acuerdo con la realización de consultas populares. Igualmente estamos de acuerdo con abordar temas estratégicos para la ciudad, que superen las fronteras de un gobierno de turno, hay que tomar decisiones con visión de futuro para que no suceda lo que hoy le está pasando a Bogotá, porque siempre se ha gobernado con visión cortoplacista, sin planeación y para satisfacer intereses económicos que van en contra de los intereses generales de la población.

Respecto a los dos temas de consulta que presenta el Alcalde Peñalosa, quisiera expresar lo siguiente: como movimiento político y como concejal de la ciudad, siempre hemos estado preocupados por los dos problemas cruciales de la ciudad, el transporte y la

Sesión Plenaria - Acta 031 del 2000
Cinta magnetofónica 04 - MH - GZ - MGM -

contaminación. Por eso hemos defendido la construcción de un sistema de transporte masivo en donde la columna vertebral sea el metro. Por eso nos opusimos al cambio de destinación de la sobretasa a la gasolina que inicialmente estaba orientada al metro. Le hemos exigido al Presidente Pastrana que cumpla con lo que se comprometió en la pasada campaña electoral.

Recuerdan colegas que se nos presentó el año pasado un proyecto de acuerdo diciendo que le quitáramos a la sobretasa a la gasolina, el Acuerdo que se había aprobado que

establecía que el cincuenta por ciento de la sobretasa sería para la construcción del metro. Y me dijeron, no hay problema colega, aprobemos ese proyecto y simplemente se le quita "Metro" y queda establecido que el cincuenta por ciento de la sobretasa a la gasolina es para el Sistema Integral de Transporte Masivo. Que este Alcalde, esta Administración seguía comprometida en la construcción del Metro.

Miren ustedes la mentira, en este material que nos presenta la Administración habla hasta el año 2015 del transporte y en ninguna parte habla del metro, habla de transmilenio. O sea que están enmochilando ni más ni menos el compromiso de esta Administración. En el Plan de Desarrollo del Alcalde estaba planteada la construcción de la primera línea prioritaria del metro. Eso se dejó abandonado.

El actual Presidente de la República se había comprometido con los bogotanos y tiene convenios firmados con el Distrito para la construcción y el apoyo de esa primera línea prioritaria del metro, y aportar el setenta por ciento de la nación.

Pues ni este Presidente faltón, el doctor Pastrana, ni este Alcalde faltón han querido cumplir con eso. Un compromiso con los bogotanos y estampado en el Plan de Desarrollo de la actual Administración. Ahora nos hablan hasta el 2015 y por ninguna parte se habla del metro.

Esto es un engaño, estamos de acuerdo en que hay que buscar medidas para desestimular el uso del automóvil porque efectivamente la ciudad puede colapsar en un momento determinado. En esto parece que todo el mundo está de acuerdo. Lo que si marca diferencias es en cuanto a las soluciones de fondo para lograr esa ciudad sostenible ambiental y socialmente. Para nosotros es claro que la solución al problema del transporte como a la contaminación, está en la construcción del metro, en la medida como lo vienen haciendo hasta ahora.

Pero el Alcalde, en lugar de preocuparse por la iniciación de la construcción del metro, lo más pronto posible, para evitar que lleguemos al colapso como para ser lógico, lo que

223

pretende con la consulta es legislar a partir del 20015 con una norma para implantar pico y placa todos los días hábiles de la semana de 6:00 a.m., a 9:00 a.m., y de las 4:30 a las 7:30 p.m., en forma permanente, lo que resulta absurdo y contradictorio.

Los argumentos del Alcalde para justificar esta propuesta es que esta decisión actuaría como un estímulo para el desarrollo y perfeccionamiento de Transmilenio y la densificación de la ciudad, disuadiendo a quienes deseen ir a vivir en conjuntos cerrados de baja densidad en medio de la sabana.

Con esta justificación de la severa restricción vehicular a partir del 2015, el mensaje de Peñalosa es claro, quiere es que se desarrolle el Trasmilenio y el uso de la bicicleta y nos olvidemos del metro, ya que ni siquiera menciona la palabra metro en toda su argumentación de la consulta. Las cosas no hay que hacerlas al revés. Una restricción tan severa se justificaría siempre y cuando los bogotanos tengan una alternativa de transporte masivo como el metro, el orden de las cosas debe ser, primero construir el sistema de transporte masivo y después sí dictar normas para restringir el uso del automóvil.

En lugar de convocar a esta consulta, el Alcalde debería promover una movilización y presión masiva de los bogotanos para que el gobierno nacional cumpla con la financiación del setenta por ciento para el metro.

Por otra parte no entendemos este cambio de posición del Alcalde a favor de la densificación de la ciudad. Cuando se estaba discutiendo el POT, la Administración defendió la expansión de la ciudad al norte, occidente y sur desestimando lo argumentado en favor del crecimiento en altura. Estos bandazos muestran que detrás de la propuesta del pico y placa permanente no hay argumentos serios.

Por las anteriores consideraciones mi voto es negativo a la propuesta de consulta del Alcalde.

Como ustedes recuerdan, en la discusión del POT lo que planteaba y defendía el Alcalde era la necesidad de ampliar la ciudad al norte, al sur y al occidente en detrimento de la densificación. Ahora en esta argumentación nos dice que hay concentrar la ciudad y densificarla y no seguir extendiéndola hacia los extremos.

Aquí hay una gran contradicción del Alcalde, vuelvo y repito, no podemos entrar a decidir por los niños que dentro de quince años serán adultos y podrán tomar sus propias determinaciones. El Alcalde estableció el famoso pico y placa y el no uso del automóvil sin necesidad de ninguna consulta.

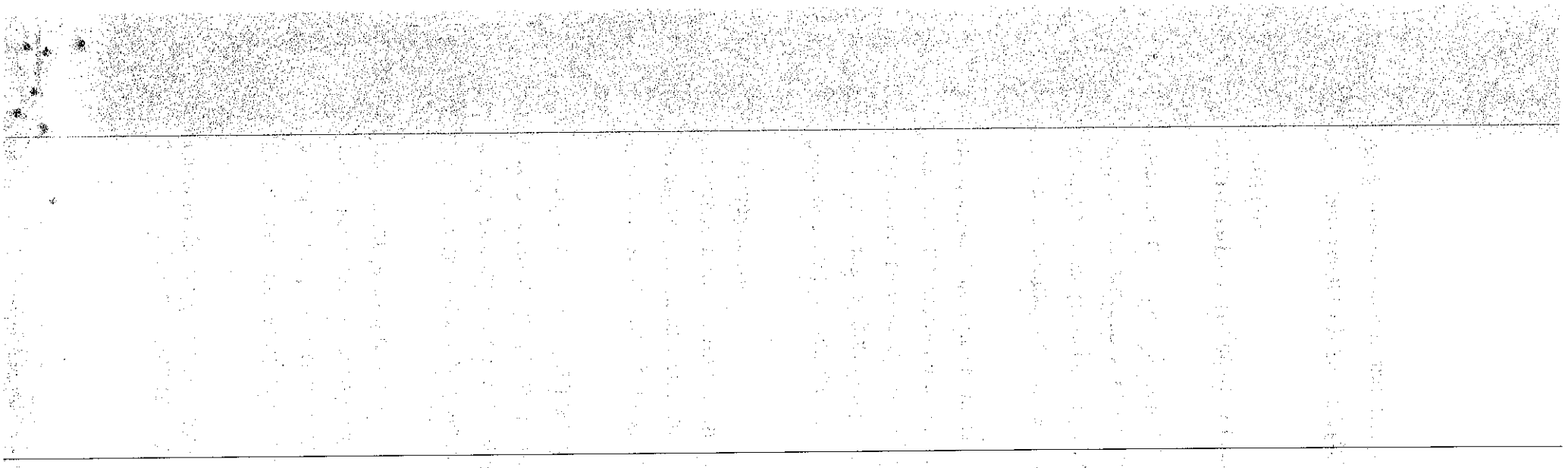
Nosotros le hemos planteado, consultemos a la ciudadanía problemas vitales de actualidad como la instalación de peajes, el alumbrado público, como los problemas de las basuras de las tarifas, del empleo. Problemas que tengan que ver actualmente con los ciudadanos.

Pero esto no le preocupa ni le interesa al Alcalde, él quiere distraer a los bogotanos con una consulta seguramente en la cual aspira a ser el ganador de las próximas elecciones. Una votación muy grande por la consulta del alcalde, frente a una votación seguramente inferior por el candidato que salga ganador a la Alcaldía de Bogotá e indudablemente por cualquiera de los aspirantes al Concejo.

En esas condiciones quiero anunciar que sí somos defensores y amigos de las consultas populares pero nos parece que detrás de esta consulta del Alcalde Mayor hay veneno, un engaño y va en contravía con lo expuesto por el Alcalde a través de la discusión del Plan de Ordenamiento Territorial.

SECRETARIO: Registro la presencia del honorable concejal MEDINA OVALLE JUAN CARLOS.

H.C. RICARDO MARÍA CAÑÓN PRIETO: Hay muchas expresiones en torno a este tema, me preocupa que según la encuesta que realizó algún medio de comunicación



ayer, esto ya está aprobado. Si es cierto lo que se dice, por la expresión que dieron los colegas realmente este tema está aprobado, lo cual me parece supremamente grave.

Le agradezco al concejal Dueñas que por lo menos en esa encuesta yo aparecía como dubitativo, indeciso, pero después de escuchar su lectura me convenció que no puedo apoyar eso.

Este tema es más interesante para revisar y mirar el entorno de la propuesta que la propuesta misma. Sé que algunos colegas, con razón, han expresado unas dudas desde el punto de vista legal, las cuales comparto. Me parece que en esta propuesta del Alcalde hay un entorno raro, un poco confuso.

Creo que el Alcalde Peñalosa comienza a sentir nostalgia de poder, empieza a sentir el sol ya escondido. Como lo han dicho otros colegas es muy difícil decir que no se está de acuerdo con los mecanismos de participación ciudadana. Eso es legítimo, es importante para un país de estos. Pero no le hagamos la mofa a esos mecanismos.

No engañemos a la gente, no hagamos una consulta a donde convocamos a la gente a que participe pero en temas que son casi light. Si realmente queremos jugar en participación ciudadana metámonos con problemas que son. Me parece absurdo que una ciudad de éstas cuando tiene cerrados algunos hospitales que se amenaza con seguirlo haciendo, tenemos el problema de un Sisbén que no existe. El ochenta por ciento de los usuarios de la salud de la ciudad, clase media hoy, gente casi que indigente porque son desempleados, pero que en algún momento de su vida, tuvieron medios para pagar un servicio de salud privado y hoy no lo pueden hacer, igual tema la educación, la revolución educativa de Peñalosa se planteó para el estrato 1 y 2, pero se dejó de lado el esquema de los estratos 3 y 4, los verdaderos afectados realmente de la crisis económica.

Que salgamos de este Concejo aprobando una consulta que realmente no tiene contenido. Tengo que decirlo francamente, el Alcalde Peñalosa podrá contar con el

apoyo en este Concejo por parte de Ricardo Cañón en los temas, como lo he venido haciendo, que considere que realmente valen la pena.

Pero en estos temas que parecen más como una jugada, como una especie de intento de conservar vigencia política futura a costillas de la ingenuidad de la gente, me parece por lo menos un poco indelicado.

Nadie discute la bondad y generosidad de la medida, del pico y placa, en su momento estuve de acuerdo con la medida ha sido un éxito. La propia medida del día sin carro a pesar de los costos económicos que tuvo dividió a la opinión de la ciudad, pero también tuvo una relativa aceptación por parte de la gran masa de ciudadanos bogotanos.

De una forma un poco olímpica buscamos dos temas de esos para intentar que los ciudadanos resulten afirmando o avalando una administración. Si realmente la tendencia del Concejo es hoy aprobar este tema, sí me aparto y de una manera enfática en la aprobación de esta consulta independiente que el Tribunal más adelante, si es el caso, la eche para atrás.

Pero es que este Concejo no le puede hacer el juego a esos temas, tenemos que ser responsables, por favor no le hagamos daño a este país, porque es utilizar unos mecanismos de participación ciudadana de manera simbólica, vacía y eso es lo que le vamos a enseñar a este país, no sigamos con la farsa de los mecanismos de participación ciudadana, convocar a la gente a participar en temas que no tienen una real trascendencia, una real incidencia en los destinos del país. No irrespetemos la posibilidad de convocar a la gente a pronunciarse sobre temas serios.

Interrumpo para expresar mi rechazo a la actitud de algunos miembros del gabinete. Sé que cada vez este Concejo y más ahora con las tendencias que veo es un Concejo inútil. Pero por lo menos disimulémoslo, veo desconcentrados al Director de la UESP, al Director del DAMA y al Secretario de Gobierno, exijo respeto. A mis colegas, los dejo

en libertad porque finalmente cada cual anda en su tema. Pero por lo menos juguémosle a la estética del tema y que la propia Administración tenga un poco de respeto por un humilde concejal que obviamente no tuvo la votación que el Alcalde Peñalosa, ni mucho menos todos estos poderes que se ejercieron durante dos años y medio.

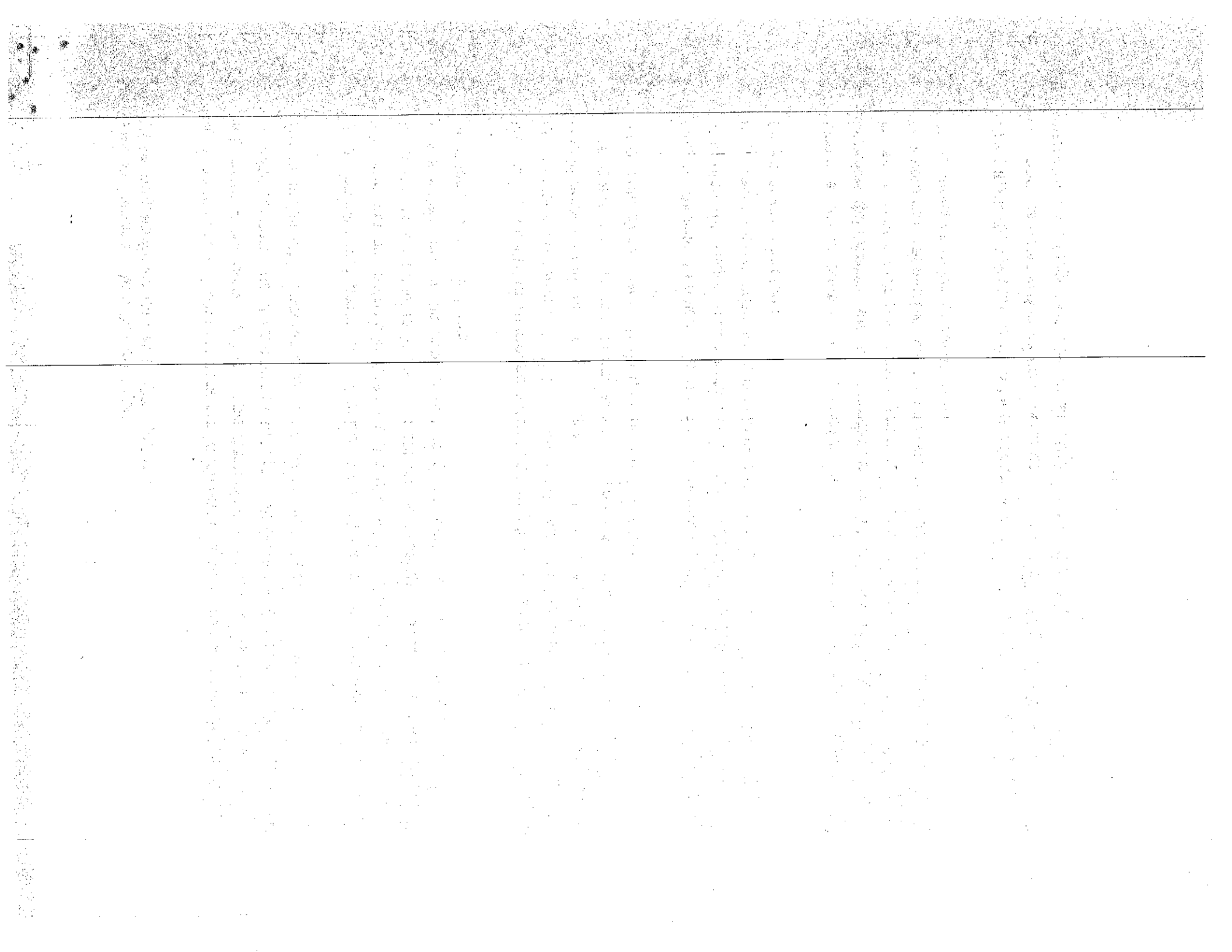
Esta consulta que propone el Alcalde Peñalosa me parece una absoluta farsa, un irrespeto con los contenidos serios de la ciudad y con los que obliga a un país en este momento, un país quebrado con un problema de desempleo altísimo, un país en guerra y nos salen con un llamado a que la gente participe para hacer un monumento, establecer un día sin carro.

Me parece un verdadero irrespeto con la gente y las nuevas generaciones. ¿Cómo así que plantear un tema al 2015? ¿A qué nivel estamos llegando? Pareciera que esta ciudad anda en otro país o que este país no tiene nada que ver con esta ciudad. Lo más grave es que sus gobernantes, el segundo gobernante de este país ande totalmente desconcentrado de una triste realidad nacional.

Que el Alcalde Peñalosa venga aquí y proponga los temas serios, puede estar absolutamente seguro que cuenta con el respaldo de Ricardo Cañón, pero que por favor no juguemos a esta falta de contenido para ejercer por primera vez los mecanismos de participación ciudadana.

Llamo a mis colegas muy respetuosamente a que no le hagamos el juego a las jugaditas del Alcalde, que no se confíen en el Tribunal, no sabemos cuál sea el fallo. No sea que de pronto por andar jugando a lo que juega el Alcalde, el Tribunal tenga un concepto muy respetable que permita que el 29 de octubre estemos jugando a la lleva entre personas mayores de 40 años.

PRESIDENTE: Me parece importante escuchar a la Administración, considero que hay que darle la oportunidad ya han hecho uso de la palabra diez colegas, por qué no la escuchamos y luego que intervenga seguimos con el orden de los concejales.



H.C. CÉSAR AUGUSTO LÓPEZ MEZA: No quise intervenir en un comienzo por las mismas razones por las cuales usted no lo hizo, debido a que ambos somos suscriptores en compañía de la doctora Patricia Cárdenas del documento que hemos presentado a la Plenaria del Concejo, en el cual muy seriamente y con una argumentación más o menos sólida estamos diciendo al Concejo que compartimos la iniciativa de la Administración en el sentido que se convoque a la consulta popular.

No lo hice porque en el documento está consignado nuestro pensamiento y preferí en lo personal esperar la intervención de otros colegas, porque finalmente uno siempre tiene una visión del mundo que uno a conciencia cree que es la adecuada, pero hay otros que tienen una visión del mundo distinta, por supuesto los demás no comparten esa misma visión. He escuchado atentamente a los colegas y veo que algunos de ellos no comparten la visión de esta consulta popular.

Me estaba preguntando si este debate ha sido de carácter político o electoral, hubiera querido y eso lo comentábamos con ustedes dos, que necesariamente este debía ser ante todo un debate de carácter político. Pero cuando hablo de político estoy hablando con letras mayúsculas. Porque aquí lo que se está discutiendo son decisiones que tienen que ver con el poder político y por supuesto que lo que tiene que ver con el poder político necesariamente tiene que ver con la política.

Pero desafortunadamente veo que algunas de las argumentaciones que se han presentado tienen que ver más con la posición personal respecto de una administración o con temores que el hecho que se le convoque a la gente para que se pronuncie en la consulta popular, vaya a interferir o no el proceso electoral y hemos terminado un poco por las ramas, hablando bien o mal de una administración que en lo personal a los colegas les costa he asumido siempre una actitud independiente, he apoyado lo que me parece debo apoyar y de igual manera me he opuesto a lo que considero honesta y racionalmente me debo oponer.

Aquí se ha dicho que por qué a la gente no se le consulta a cerca de si está de acuerdo

con el alumbrado público o con los peajes y los colegas saben que me opuse radicalmente al alumbrado público y a los peajes. Me parece un contrasentido que se diga esto en boca de colegas que conocen las normas y los colegas que las conocen tienen la certeza que ese tipo de preguntas no se le puede consultar a la gente. Está prohibido consultar decisiones que tengan que ver con asuntos impositivos, tributarios.

De lo que se ocupa la consulta popular consagrada como un mecanismo de participación ciudadana constitucional y legalmente, es que se convoque a la gente para que se pronuncie sobre asuntos de interés general.

Aquí lo que quiero es esbozar una posición política y además así lo hicimos en el documento, ahí quedaron consignadas unas posiciones políticas frente a lo que yo, César López, creo que comparten ustedes dos, pensamos frente a lo que debe ser la participación ciudadana.

Cómo se va a oponer o a interponer el Concejo, con qué legitimidad política va a evitar que se le consulte a la gente sobre un asunto que tiene que ver con su propia vida. Cómo es eso que cuarenta ciudadanos, obviamente con una representación política nos vamos a oponer a que se consulte al poder soberano. Aquí no estamos hablando que se consulte a un gremio en especial, a un sindicato, a un sector social concreto.

Estamos hablando de impedir o posibilitar el hecho que se consulte al poder ciudadano, al poder soberano; aún más, considero que fue hasta una imprecisión de la misma ley el hecho de haber incorporado como un paso previo a la convocatoria de la consulta, la autorización acerca de la conveniencia por parte del Senado en la consulta nacional y por parte del Concejo en la consulta local.

¿Para qué eso? Ese es un paso es de carácter burocrático, tal vez fue la injerencia de una Corporación Pública, en este caso el Congreso, para no desprenderse de una facultad que la ha tenido tradicionalmente.

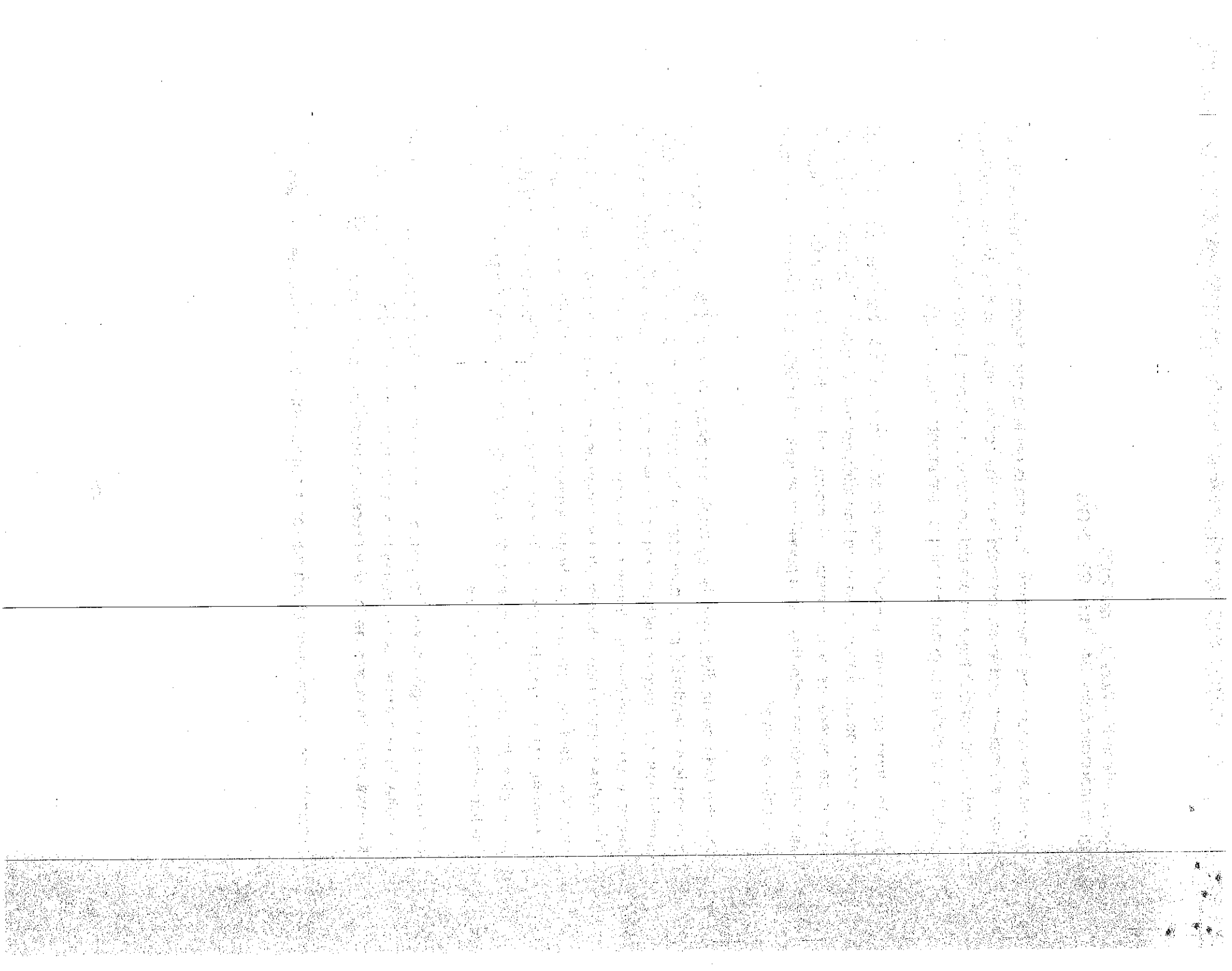
Eso es absolutamente innecesario, que sea la gente la que decida qué clase de ciudad quiere en materia ambiental, en materia de transporte masivo; la que decida si está de acuerdo o no conque haya un día del no carro en febrero de cada año. Nosotros no le podemos impedir a la gente, con ningún argumento, que lo haga.

De otro lado se ha argumentado que la consulta no puede coincidir con el día de elecciones y de pronto los colegas no han leído detenidamente la respectiva norma. La norma se refiere es a la consulta nacional, así lo dijimos en el informe. Aquí la interpretación es restrictiva, no la podemos ampliar. No podemos interpretar las normas a nuestro acomodo.

De otro lado se ha dicho que la ley habla que debe ser expedida la ley orgánica de ordenamiento territorial para convocar a las consultas populares en las entidades territoriales. Los colegas que han dicho eso, de pronto desconocen que hasta ahora hay treinta y un consultas municipales que han contado con el respectivo aval de los Tribunales Contencioso Administrativos y además con el apoyo de la Registraduría para hacerlas efectivas, sin que se haya expedido la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial. ¿O es que a Bogotá se le aplica una normatividad distinta de la de los demás municipios del país? Perfectamente se puede implementar la consulta popular para eso fue expedida la Ley 134 de 1994.

El Concejo en ningún momento puede ocuparse de la constitucionalidad o no de la consulta, lo que emite es un concepto acerca de la conveniencia o inconveniencia de las preguntas, ~~es acerca de la conveniencia~~ o ~~inconveniencia de la consulta~~.

Pregunto con racionalidad: ¿Será que es inconveniente que se consulte a la gente?



Ahora, el uso que se haga de eso es otra cosa, qué tal que uno diga que como el voto también se puede inducir entonces hay que limitar también el voto, o sea es una manera un poco aristocrática de ver la democracia.

De manera que el control de constitucionalidad, lo dice la norma claramente, lo ejerce el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, es el tribunal quien finalmente va a decir si se puede o no adelantar la consulta el mismo día de elecciones.

Señor Presidente, de manera que para no convertir esto en una especie de onanismo intelectual en razón a que cada uno de los que habla, habla para sí mismo, simplemente me limito a reiterar mi voto favorable a que sea convocada la consulta para el próximo 29 de octubre en los términos en que ha sido igualmente presentada por parte del Gobierno Distrital.

H.C. LUIS HÉCTOR LOAIZA SEGURA: Señor Presidente tengo que recordarle al Concejo que aquí nos hemos preocupado y creo que todos y en el pasado para que Bogotá tuviera Metro. En Bogotá se viene hablando de Metro hace más de cuarenta años y cada candidato a la Alcaldía o a la Presidencia le dice a los bogotanos que tendrá Metro y aquí hemos aprobado la sobretasa y la cambiamos cuando nos dimos cuenta que el Gobierno Nacional le hacía conejo a Bogotá.

También toda la opinión pública recuerda cuando el Presidente pasado, que no necesito decir su nombre porque se defiende solo, él le ofreció a Bogotá y en ese entonces el Alcalde Antanas Mockus rechazó el ofrecimiento de mil quinientos millones de pesos, también un colega presentó una iniciativa, el doctor Iván Name y con el concejal Francisco Noguera y quien les habla fuimos ponentes y el tribunal rechazó que Bogotá tuviera la restricción en cuanto a pares e impares y este Alcalde firmó en Monserrate un convenio con el Presidente, pero como ya lo he dicho anteriormente, el Metro no se iba a llevar a cabo, fui ponente del cambio en la sobretasa primero para que se llevara a cabo y después para que se cambiara, porque uno de los principales problemas que tiene Bogotá es la movilidad en la capital de la República.

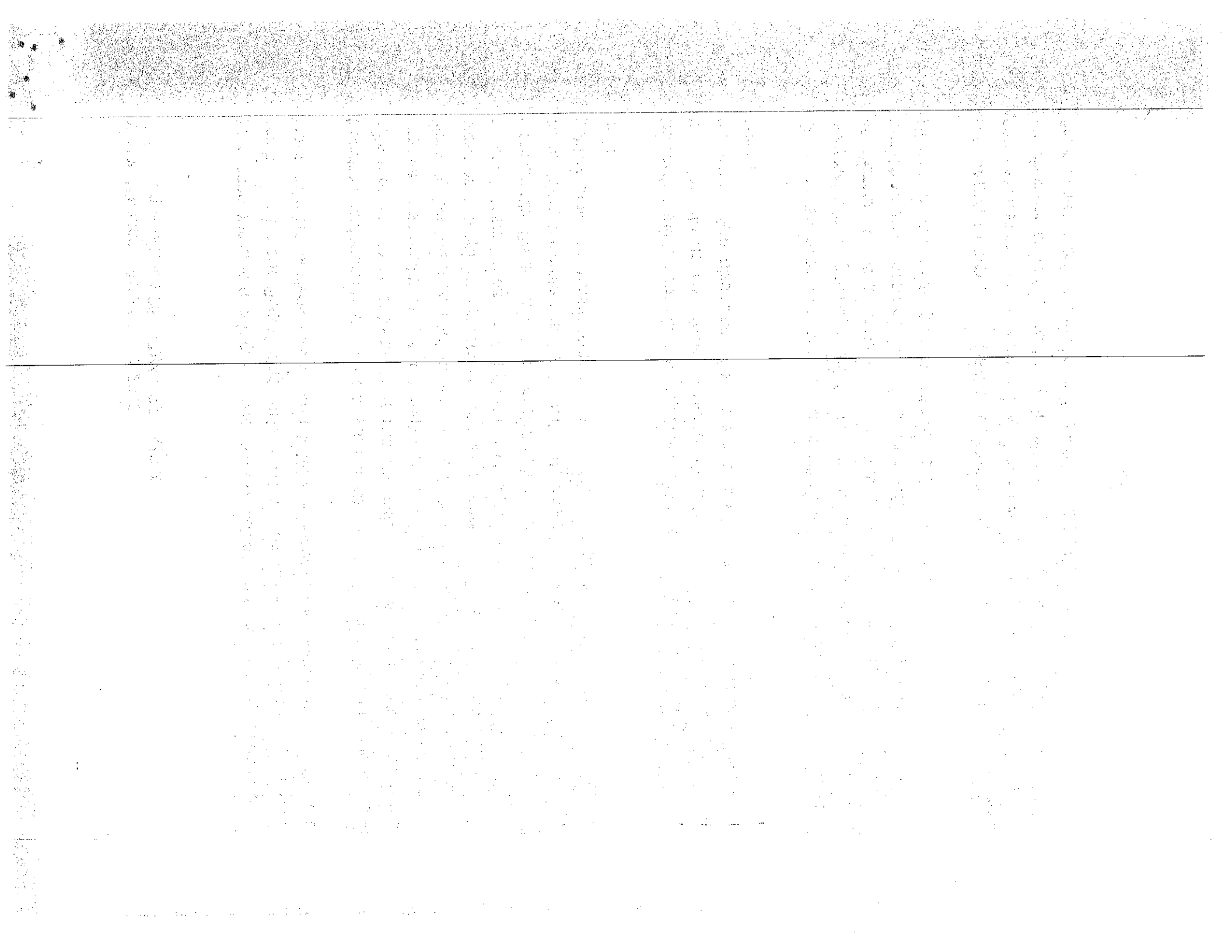
En el caso mío creo que la gran mayoría de los colegas, me siento contento de haberle cambiado para que Bogotá tenga más movilidad, es que el problema de Bogotá es la movilidad y Transmilenio va a ser una de las soluciones al transporte masivo de Bogotá.

Nosotros vemos también cada día que uno de los principales problemas que tiene el país y el mundo es el tema del medio ambiente y vemos que a Bogotá, día a día, ingresan más vehículos. ¿Y qué pasa con esos vehículos? Que van a contaminar. El tema de las basuras, aquí hicimos un debate y aspiramos a seguirlo para que le digamos a la opinión los recursos que se invierten y qué beneficios van a traer. Aquí, concejal César López, se está preguntando sobre una consulta, los concejales se han manifestado. En un diario salí indeciso porque no conocía la Comisión y hoy veo que es un tema bastante importante; estoy de acuerdo que se le pregunte a la opinión pública sobre la conveniencia o no de que Bogotá tenga un día sin carro a partir del año 2015.

De verdad que lo hago como en muchas ocasiones lo he hecho aquí como Concejal de la ciudad, donde he votado haciendo un análisis de los diferentes proyectos que presenta la Administración y aquí la opinión pública sabe como ha votado Luis Héctor Loaiza.

Entonces referente a un tema que está relacionado con el medio ambiente, que se le pregunte a los bogotanos estoy de acuerdo en eso, por lo tanto mi voto en este sentido es positivo, que le preguntemos a los bogotanos si están de acuerdo o no y es el Constituyente primario quien se va a manifestar el 29 de octubre, si la Corporación y la plenaria lo consideran, pero mi voto el día de hoy es positivo.

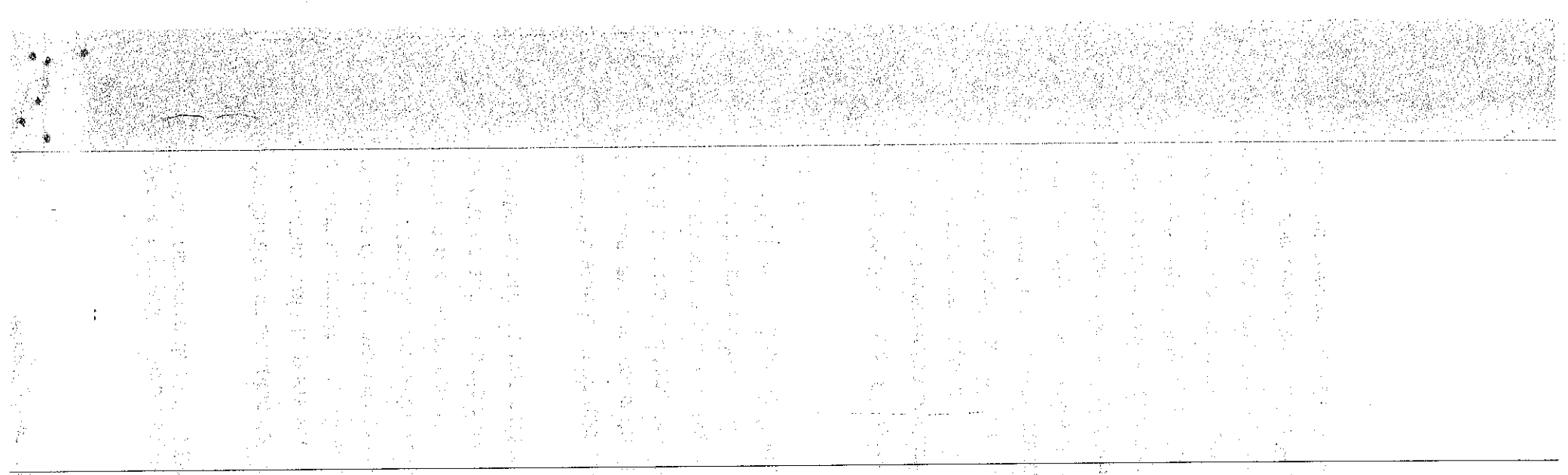
H.C. JAIRO ENRIQUE CALDERÓN CARRERO: Señor Presidente, en un país en crisis como el nuestro, lo menos que se necesita es generar apatía y lo que necesitamos es construir participación, interés y creo prudente que la gente debe empezar por definir algunos temas que le van a marcar cambios importantes hacia el futuro.



Adicionalmente se habla demasiado del cambio por todas las esquinas y todos proponen el cambio, vale la pena ver qué tanto está dispuesta la gente de Santa Fe de Bogotá a cambiar también, cuántos estamos dispuestos a sacrificar en comodidad propia, en procura del beneficio de todos, de las mayorías. Cuando hablamos de que estamos en este momento enviando veintiséis mil toneladas de tóxicos a la atmósfera y que el sesenta por ciento proviene de los vehículos, ojalá pudiéramos volver al caballo. La verdad es que cada día estamos llevando a Bogota a competir de más cerca con ciudad de México que es una ciudad mucho más contaminada.

Entonces vale la pena que esas defensas que se hacen a diario del medio ambiente, se revise en una consulta si de verdad es cierto que está pensando en el medio ambiente o no, o si todavía estamos pensando cada quien en lo suyo; con esto no estoy diciendo que la gente deba votar a favor o en contra de la consulta, sencillamente que revisen las preguntas y nos va a permitir un examen de cuánto ha evolucionado nuestra sociedad, de cuánto ha evolucionado la comunidad bogotana, de qué queremos de verdad.

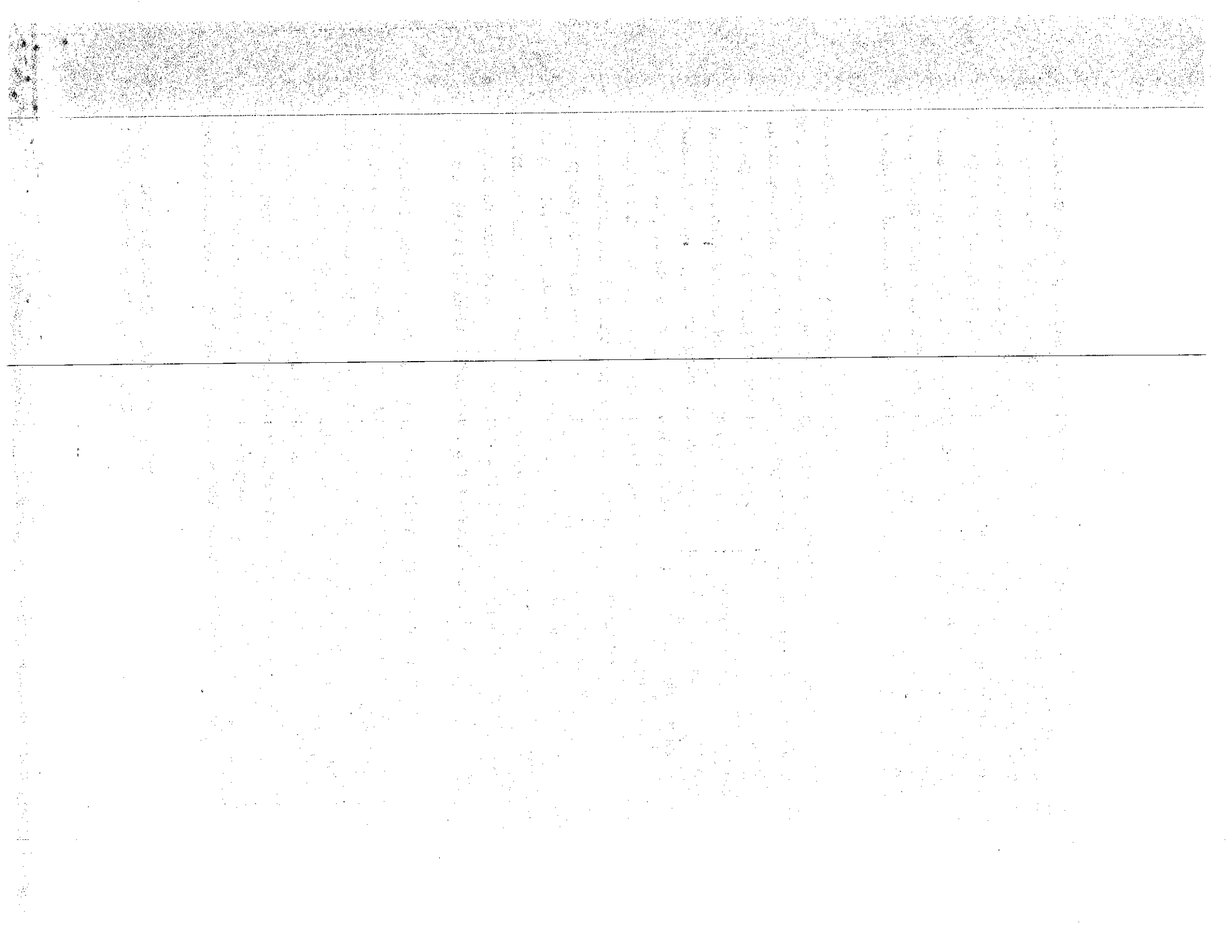
Quiero decirle, señor Presidente, que luego de la intervención del doctor César López no veo inconvenientes jurídicos en esta propuesta, todo parece indicar que es muy claro que cuando se haga una elección de Presidente de la República ese día no puede haber una consulta, pero no lo prohíbe expresamente en el caso de las elecciones territoriales y por ende empieza aquí a operar la simulación, que uno dice una cosa para justificar otra y no estamos aquí debatiendo lo jurídico de una propuesta sino la conveniencia o no. Sin embargo tenemos toda serie de argumentos, pienso que si hay algo que celebraría es que haya una votación masiva, que participe mucha gente en la definición del nuevo Concejo y del nuevo Alcalde y no hay que tenerle miedo a la participación de la comunidad cuando eso es lo que necesita nuestro país, que la gente participe, que tome las riendas de este asunto y que los jóvenes no se queden en la casa, que podamos romper la apatía, la indiferencia y que todos decidamos cual es el futuro de nuestra ciudad, de nuestro país.



Por eso confío en que la gente va a votar a conciencia y espero que no sigan los viajes de recebo, las camisetas y las cachuchas definiendo los votos de la gente, las arepas y los tamales sino que ojalá sean propuestas y proyectos y lo que marque el sentido y el futuro, que nos defina un rumbo de hacia dónde vamos, que sea por eso por lo que la gente vote y ojalá el Concejo elegido cada vez sea un Concejo más puro, más comprometido, mas visionario y menos egoísta. Por eso quiero anunciar mi respaldo y mi voto positivo para esta propuesta y por este concepto que han rendido nuestros compañeros Patricia Cárdenas, Leo César Diago y Cesar Augusto López.

H.C. PATRICIA EUGENIA CÁRDENAS SANTAMARÍA: Señor Presidente, por encima de cualquier consideración que se haga creo que lo que estamos abriendo hoy es un espacio de reflexión muy valioso en relación con el tipo de ciudad en la que queremos vivir en el futuro. Creo que en los últimos tres años el nivel de discusión sobre los temas de la ciudad no hay duda que se ha elevado, la gente no habla tanto de los huecos, de la inseguridad sino que adicionalmente está pensando en temas más de fondo como el espacio público, la calidad de vida en la ciudad en su contexto y eso ha hecho que la gente y los bogotanos se sientan más vinculados con la ciudad, que el sentido de pertenencia sin duda se haya incrementado, que hayamos logrado empezar a transformar realmente lo que la gente piensa y como se siente la gente en la ciudad y de hecho ya no sorprende ver que muchos bogotanos no se sienten solamente parte del problema sino que quieren entrar a participar en las soluciones y ya ve uno mucha gente consciente y con una responsabilidad clara frente al papel que tiene que jugar en la solución de los problemas de la ciudad.

Por eso me parece que este instrumento de la consulta es, sin duda, muy valioso para que la gente pueda participar y opinar en relación a como quiere que sea la ciudad y cuáles quiere que sean las condiciones de la ciudad que se van a ir construyendo para las próximas generaciones, y eso es sin duda lo que lleva implícito la pregunta de la ampliación de la restricción vehicular del año 2015, no es sacar los carros por sacarlos, eso es lo de menos, lo que lleva el fondo de la pregunta es toda una filosofía incorporada frente al modelo de ciudad en el cual queremos estar viviendo en quince



o veinte años.

Veo con toda la lógica frente a algunos colegas que han manifestado que el 2015 es muy lejano y que es una pregunta absurda para plantear en este momento, por el contrario, creo que es el momento de pensar en cómo queremos que sea esa ciudad y en ir trabajando para lograr que en el 2015 no tengamos los traumatismos que se tienen hoy en día y por eso es que la medida no se puede tomar mañana, porque qué tal una restricción vehicular total mañana con un transporte masivo que apenas está empezando a sentar sus bases, con unas condiciones en la ciudad de una malla vial deficiente, de muy pocas vías, eso sí francamente que sería el colapso total.

Entonces, de lo que se trata es de ir construyendo las bases para poder planear una decisión que en el momento en que se implemente no sea traumática para la ciudad.

Me parece que queda claro después de la intervención del concejal César López, del documento que hemos suscrito los concejales que hacemos parte de la Comisión accidental que estudió el tema, y de las intervenciones de otros colegas que la responsabilidad del Concejo en este punto no es manifestarse en pro o en contra de las medidas que se están proponiendo. Nosotros llegamos hasta el punto de manifestar nuestra posición frente a la conveniencia de que se haga la consulta, pero la responsabilidad no es definir si nos gusta o no, eso como lo dice el documento será el voto de cada uno de nosotros el 29 de octubre frente a cada uno de los temas. Pero hoy por hoy lo que tenemos que definir es si vale pena hacerle una consulta a la ciudadanía y si vale la pena que los bogotanos se pronuncien frente a este tema.

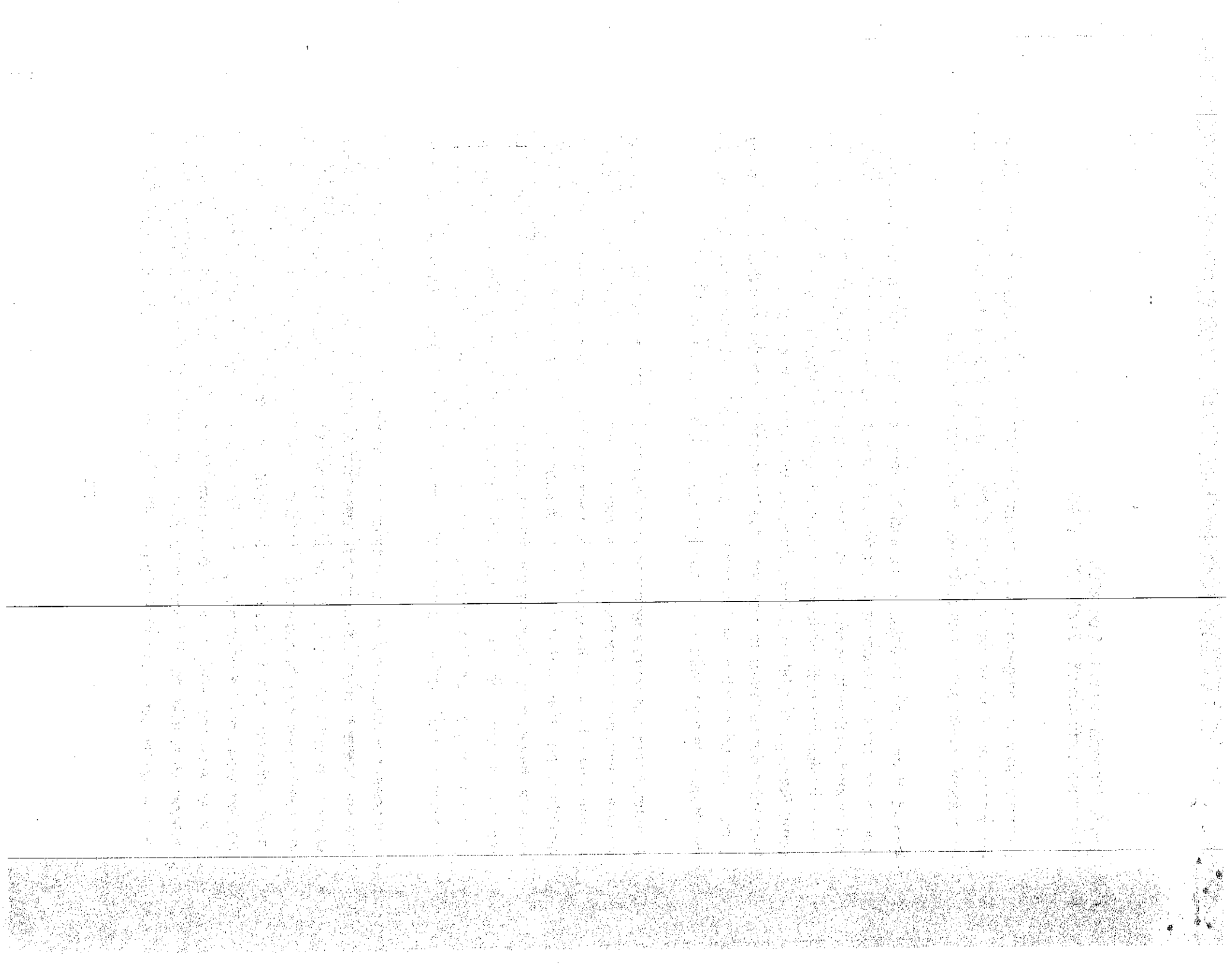
El Concejo ha aprobado sin duda Proyectos muy importantes a la Administración de Enrique Peñalosa, en temas fundamentales y vitales para la ciudad, uno de ellos es el caso de Transmilenio, mediante el cual se van a construir las primeras troncales, las cuales entrarán pronto en operación. Pero no obstante para que dentro de 15 años todo el mundo se desplace en transporte público masivo en lo preferible hay que empezar a tomar decisiones inmediatas y de alguna manera esta consulta lleva implícito un

compromiso y una exigencia a las próximas administraciones distritales para que sigan trabajando en el tema del transporte público masivo y para que sigan ofreciendo permanentemente soluciones cada vez mejores para la ciudad.

Bogotá tiene unas ventajas comparativas muy grandes frente a otras ciudades latinoamericanas, Americanas, Europeas en el sentido de que es una ciudad muy densa; la densidad en Bogotá es de cerca de doscientos habitantes por hectárea mientras que en una ciudad promedio norteamericana es de quince ó veinte habitantes y en ciudades como Santiago de Chile o Buenos Aires es del orden más o menos de unos sesenta habitantes por hectárea, lo cual hace que tengamos las condiciones dadas para poder contar con un sistema de transporte masivo cómodo, de alta frecuencia, de alta demanda y de bajo costo y esto es algo que no podemos perder de vista.

A muchas ciudades norteamericanas ya se les pasó el cuarto de hora para poder pensar en una ciudad más sostenible en lo ambiental y más igualitaria en lo social, porque el excesivo uso de vehículos particulares hace que sea imposible reversar a tomar una medida como éstas, nosotros todavía estamos a tiempo de hacerlo, todavía tenemos una alta densidad, tenemos las condiciones para que opere un sistema de transporte público, tenemos un escaso uso del transporte, digamos particular, dadas las proporciones y comparándolo desde el punto de vista de los indicadores mundiales y creo que eso todo facilita el que podamos tomar una medida a largo plazo en este tema.

Entonces, me parece que para no llegar a un colapso total como lo indican las cifras que son bastante alarmantes, porque realmente el panorama que se vislumbra desde el punto de vista de número de carros en la ciudad hacia el futuro es preocupante, en la actualidad en Bogotá circulan alrededor de ochocientos treinta y dos mil carros de los cuales ocho de cada diez son de uso particular, que movilizan uno punto dos millones de personas frente a cinco punto dos millones que se movilizan en transporte público y de acuerdo con estimativos en los próximos treinta años, calculando un crecimiento económico apenas del dos por ciento en la ciudad, se estima que el parque automotor va a alcanzar cerca de cinco millones de vehículos, es decir, se quintuplicará en los



próximos quince años. Eso quiere decir que vamos a llegar al colapso total de no tomar decisiones en este momento y la solución no está en construir más vías, realmente lo único que ganamos con eso es que cada vía genera su propia demanda y vemos ciudades en Estados Unidos en las cuales se demuestra como cada cinco años se duplica el tiempo de recorrido de los ciudadanos por las autopistas.

En Inglaterra se hizo hace poco una consulta mayoritaria, de una votación mayoritaria para suspender la construcción de nuevas autopistas, porque eso lo que demuestra es que la suburbanización trae consigo trancones y trae consigo cada vez una menor calidad de vida, curiosamente la gente se va huyendo de lo que tiene que es el vehículo particular y al suburbanizarse las ciudades que es lo más grave que puede suceder, termina generándose todo estos desarrollos alrededor de la ciudad y realmente lo único que se logra con esto es reducir la calidad de vida y aumentar los factores de contaminación ambiental y de uso del transporte privado.

En esto le quería hacer una precisión al doctor Mario Upegui quien mencionó el punto de la expansión de Bogotá en el Plan de Ordenamiento Territorial y quería precisarle que precisamente, valga la redundancia, por no querer llegar a este tema de la suburbanización y quedó muy claro en todos los documentos que preseritó la Administración y las intervenciones de algunos colegas, es que se planteó la expansión de la ciudad, para que la ciudad fuera densa en un perímetro mayor pero evitando que la gente se fuera a vivir a los municipios vecinos como son Chía, Sopó, La Calera y que la gente se concentrara en el perímetro de la ciudad con una mayor densidad, lo cual obviamente facilita el desarrollo de unos sistemas de transporte masivo más eficientes y viables para la ciudad.

Entonces, reafirmo mi voto afirmativo a la conveniencia de la consulta, creo que hay que darle esta oportunidad a los bogotanos para que sean ellos los que se manifiesten el próximo 29 de octubre y creo que todos tenemos ese compromiso de trabajar por una ciudad más igualitaria en lo social y más sostenible en lo ambiental.

H.C. ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA (moción de orden): Señor Presidente, para ver si pasamos a la fase de votación, ya han hablado cinco, siete concejales de los cuales tres son ponentes, la explicación que hizo la doctora Patricia Cárdenas es buena y estoy seguro sin ser atrevido con el Secretario de Gobierno que lo que va a decir es muy parecido en los argumentos, así que entremos a votar ya.

PRESIDENTE: Pregunto a la plenaria si aprueba la proposición del honorable Concejal Armando Benedetti.

SECRETARIO: Registro la presencia del honorable concejal LOZANO GONZÁLEZ FERNEY ALBERTO.

H.C. FERNEY ALBERTO LOZANO GONZÁLEZ (moción de orden): Señor Presidente, solicito que se verifique el quórum.

PRESIDENTE: Posteriormente a que haga uso de la palabra el concejal Rodríguez, verificaremos el quórum.

H.C. JUAN MANUEL RODRÍGUEZ: Me parece que la puesta en práctica de los mecanismos de participación democrática plasmados en la ley 134 es positiva, pienso por lo que escuché de la disertación de algunos concejales, nosotros no estamos diciendo aquí si es legal o ilegal, me parece que el Proyecto es positivo, solamente que le veo algunas cosas que para mí no son claras: por ejemplo, el coincidir con las elecciones, me parece que es supremamente inconveniente dada la forma como está narrado, la pregunta que se está haciendo allí me parece muy extensa, me parece que no llena los requisitos del Artículo 52 de la Ley 134, no es clara, no es certera, no es precisa, señor Secretario de Gobierno. Me parece que para el día de las elecciones induce a las personas a equivocarse, a errar, porque es una pregunta sumamente larga, señor secretario de Gobierno. Mi pregunta sería cuánto demoraría una persona en el cubículo para hacerla cumplir con el sufragio democrático, tiene que votar por edil, por concejal, por alcalde, por constituyente liberal; además de eso la consulta popular.

Mientras una persona de cierta edad, saca sus lentes, se pone sus gafas, trata de mirar al Concejo, del edil, del Alcalde y luego cuánto gastará esa persona en leer; lo que encuentro aquí, en el Proyecto, es un párrafo supremamente largo, es decir, no me parece que sea viable ni estratégico que coincida la consulta con las elecciones.

Entonces, quiero hacer claridad, independientemente de que el voto sea si o de que sea no, sino la conveniencia de que sea el día de las elecciones, me parece que la pregunta es supremamente larga y no estratégica, que sea el año 2001 o que esa el año 2015 pues es igual, pero como quiera que sea el Proyecto es positivo desde ese punto de vista pero que coincida con las elecciones ahora. En segundo lugar, me parece que la indicación de la Corte es clara, al decir que no debe coincidir, no sé cual sea el argumento del Secretario de Gobierno pero me parece que es contundente que una consulta no debe coincidir con unas elecciones populares. Entonces, me asaltan esas dudas y quisiera escuchar de su señoría la respuesta a las mismas.

Además de eso si pasa y se hace la consulta, tendría otra pregunta no he visto hasta el momento si la Administración tiene planes previstos para el desplazamiento y movilización de ese amplio sector que no podría sacar su carro, en qué forma se desplazarían, no encuentro el argumento necesario, no encuentro a nivel práctico cuál sería la razón de ser para que las personas ese día se puedan movilizar, se puedan trasladar a sus sitios de trabajo, con el asunto de pico y placa he visto que mucha gente se abstiene de sacar su vehículo efectivamente porque así hay que hacerlo, pero veo que los mecanismos de movilidad son supremamente mínimos, entonces cuál sería la solución en el evento de que sea así el Proyecto que se ha presentado.

PRESIDENTE: Señor Secretario, sírvase verificar el quórum.

SECRETARIO: Contestan el llamado a lista los honorables concejales: ARRIETA BUELVAS SAMUEL BENJAMÍN, BENEDETTI VILLANEDA ARMANDO, RODRÍGUEZ OCHOA JUAN MANUEL, CAÑÓN PRIETO RICARDO MARÍA, CARDENAS SANTAMARÍA PATRICIA EUGENIA, DIAGO CASASBUENAS LEO CESAR, LOAIZA

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 05 - ZDM - GZ - MGM -

SEGURA LUIS HÉCTOR, LÓPEZ MEZA CESAR AUGUSTO, LOZANO GONZÁLEZ FERNEY ALBERTO, MACEA ACUÑA FABIO, LOZADA VALDERRAMA JORGE, MEJÍA BÁEZ OMAR, MORA ROZO JOSÉ ANTONIO, DUEÑAS PEÑARANDA JAIME ALONSO, PINZÓN PINZÓN JUDY CONSUELO, PRADA GIL ALFONSO, RODRÍGUEZ AVILA LUIS ALFONSO, UPEGUI HURTADO MARIO, VALBUENA ORTIZ ELSA OFELIA.

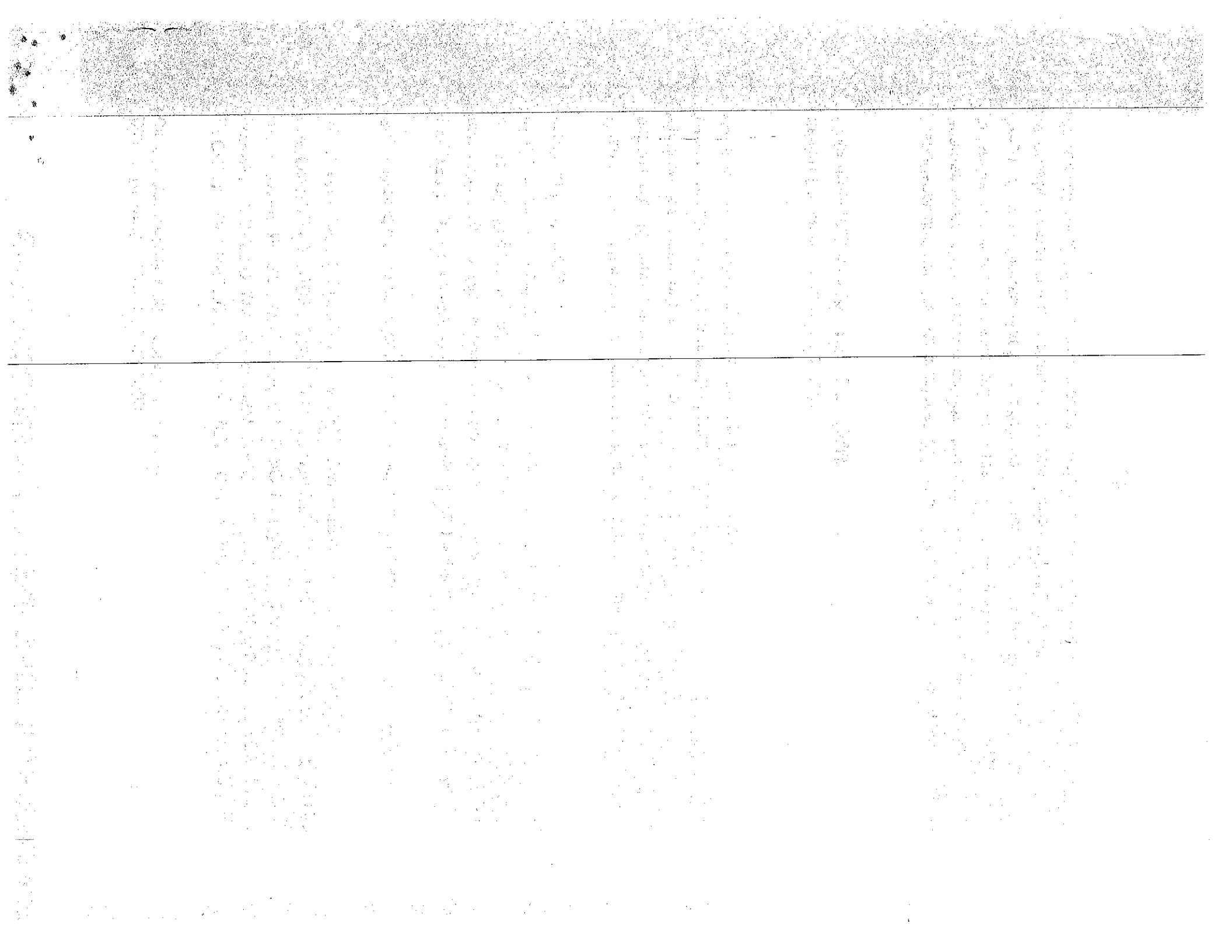
Señor Presidente informo que están presentes diecinueve honorables concejales.

SECRETARIO DE GOBIERNO, Jaime Buenahora Febres-Cordero: Señor Presidente y honorables concejales, el tema que hoy nos ocupa es un tema trascendental para la ciudad de Bogotá y descansa en lo que debemos entender como planeación participativa, un pueblo que no sea capaz de planificar, es un pueblo que está condenado al fracaso.

Cuando uno recuerda las máximas de San Agustín en cuanto a lo que debe tener el gobernante, le señala una virtud que es muy importante, el *animos providendi* que significa dos cosas: prever y proveer; ese es todo el sentido de la planeación que debe tener cualquier gobierno, que debe estructurarse constitucionalmente y por eso se habla de planes de desarrollo, que debe expresar nuestra

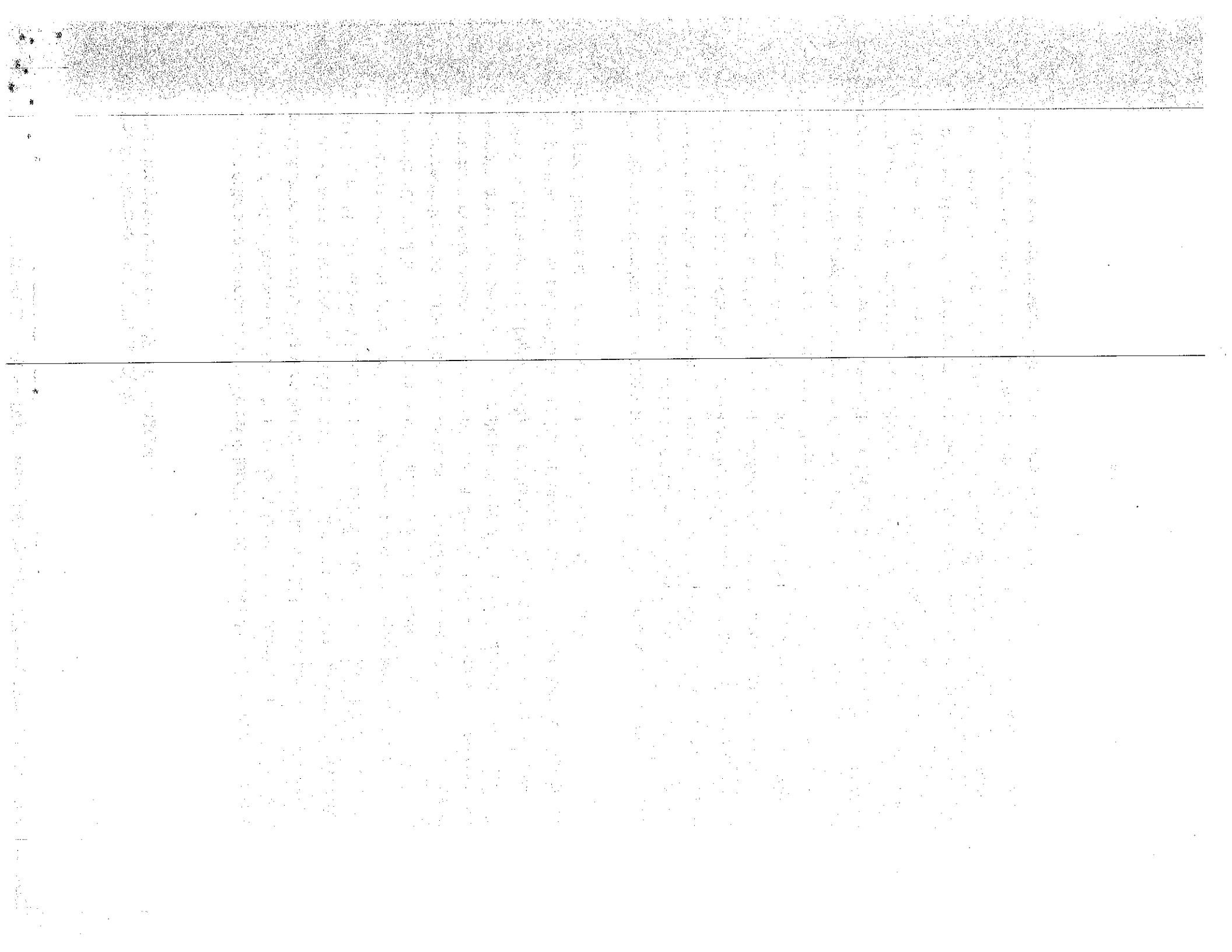
Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 06 - NF - GZ - MGM -

responsabilidad con las generaciones por venir, hijos, nietos, etc., de manera que si además se hace partícipe a la colectividad global en la planeación, tanto mejor planifica la familia, el colegio, la comunidad, la ciudad, la Nación y el tema nos enfrenta, desde luego, a unas formas entre nosotros novedosas en esta medio democracia frágil, recortada, formas que aparecen en la Constitución del año de 1991 y que en la ciudad de Bogotá como en muchísimos otros municipios todavía no han comenzado a operar.



Soy un crítico de los mecanismos de participación ciudadana tal como están concebidos y debo decirlo públicamente, tuve que ver con esta ley en mi condición de Viceministro de Gobierno hace ocho años y creíamos que había quedado perfectamente elaborada y hoy a través de la academia, día a día le encuentra uno muchos reparos, por ejemplo, al tema de la revocatoria del mandato sino que hay unos porcentajes altísimos y si los revisamos uno a uno esos seis mecanismos, a pesar de que erróneamente en el Artículo 103 también se menciona el voto, que no es un mecanismo como los otros sino el procedimiento vehicular para que esos otros mecanismos se reflejen o para que el ciudadano pueda actuar, si uno revisa uno a uno esos mecanismos, encontrará por ejemplo, que la revocatoria del mandato no ha operado en ninguna parte, que el cabildo abierto no tiene ninguna obligatoriedad, por tanto no deja de ser un simple mecanismo de presión, que el plebiscito no se ha estrenado, que el referéndum constitucional tampoco, tuvimos un intento en el semestre pasado que abortó.

Hay algunos ejemplos como reflejo de la iniciativa popular legislativa y sobre consultas populares qué podemos decir. Ernesto Samper le anunció al país la celebración de una consulta popular en referencia al juicio que entonces se celebró entendiendo que lo haría una vez pronunciada la Cámara de Representantes, pero por la coyuntura política y por determinadas circunstancias esa consulta nacional no se dio, tampoco se ha dado sobre otro tema de trascendencia nacional. En el ámbito departamental y municipal ha habido algunas, se han celebrado efectivamente en el ámbito municipal más de dieciocho con preguntas trascendentes como puede ser la ubicación de un mercado para un municipio de cinco o diez mil habitantes, la construcción o no de un estadio y preguntas cuyas respuestas son obvias como aquella consulta popular que realizó Aguachica en torno a la paz, desde luego el noventa y nueve punto cinco por ciento la iba a respaldar, es un mecanismo importante y en el tema que nos ocupa considero que es mi deber, en nombre de la Administración Peñalosa, tratar de absolver una serie de dudas que me parece son juiciosas en una expresión primaria, sin profundizar más allá del texto que esté al alcance de uno u otro, Honorable Concejal.

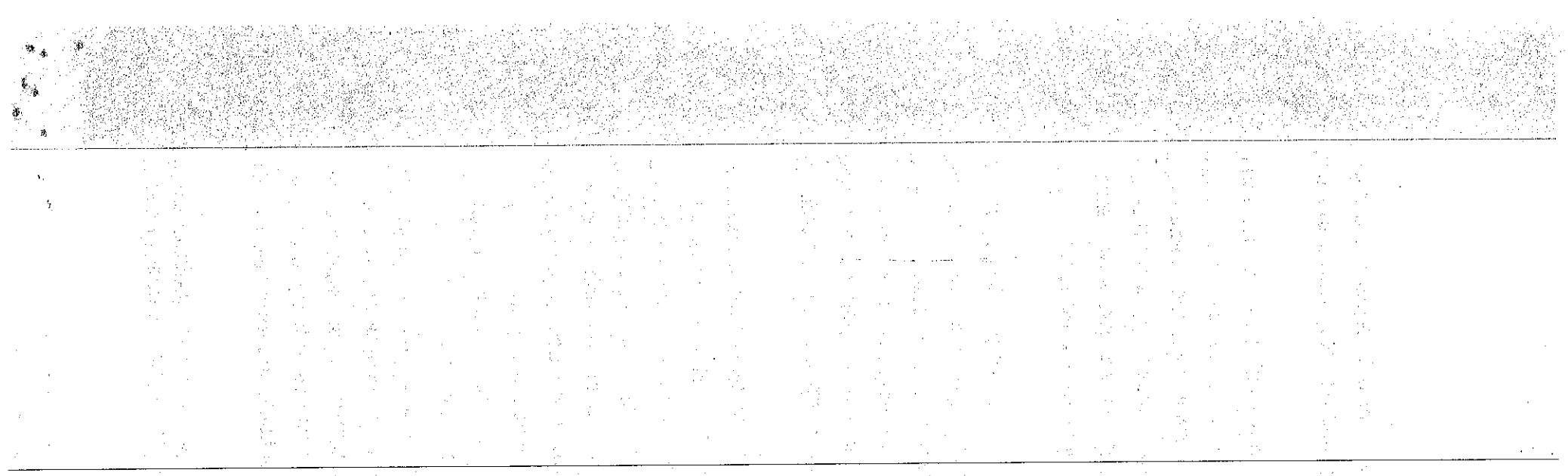


Quiero referirme por ejemplo, a las dudas en torno a la constitucionalidad y legalidad de la consulta que se plantea, es cierto, el Artículo 104 de la Constitución prohíbe la simultaneidad de la consulta nacional con otros procesos seleccionarios, pero no ocurre lo mismo tratándose de las consultas populares en el ámbito de las entidades territoriales, valga decir, departamentos, municipios, corregimientos, comunas y me parece que en una primera instancia se apoyó bien el honorable concejal Dueñas cuando relacionándonos en el Artículo 53 leyó hace un rato lo siguiente: En los mismos términos y con los mismos requisitos de la Consulta Nacional, pero quiero aclararle doctor Dueñas, con mucho respeto, porque me pareció bien traído su argumento en ese momento que en los mismos términos y en los mismos requisitos de la consulta nacional en ese artículo, tal como también lo observamos en la sentencia de la Corte Constitucional en ese artículo, se refiere es al concepto previo, a la manera como se tramita en cuanto a términos y requisitos el concepto previo, no a la simultaneidad o no con otros procesos seleccionarios.

Mi opinión era una duda muy bien planteada por el Honorable Concejal Dueñas, tampoco es cierto lo que en algún momento dijo el Honorable Concejal Pastrán en referencia a la necesidad de la existencia del Estatuto Orgánico en materia territorial o de la ley marco de ordenamiento territorial. Acá estamos trabajando sobre dos pilares fundamentales, la Constitución Política y la Ley Estatutaria, con base en el Artículo 152 que es la Ley 134 de 1994.

Este es un tema que hemos estudiado con supremo juicio porque no tendría sentido, a pesar de saber que la palabra mayor le corresponde al Tribunal Contencioso, que hubiésemos traído a este respetado cabildo un proyecto de consulta con incongruencias o falencias constitucionales y legales, no; esto ha sido producto de un amplio y largo estudio con asesores muy versados y con la participación directa de algunos funcionarios en forma permanente de la Administración Distrital.

Las preguntas que algunos hicieran como los honorables concejales Bruno Díaz, Susana González que se referían a los peajes, al alumbrado público pienso fueron



absueltas con total claridad por el honorable concejal César Augusto López. ¿Por qué están prohibidas ese tipo de preguntas, en Colombia y en todos los países? Porque todos los estudios de sociología del impuesto y hay múltiples obras en todos los idiomas demuestran que cuando a la gente se le pregunta si quiere o no un impuesto es tanto como el ejemplo que ponía de la paz en cuanto si se apoyaba o no.

Nadie quiere impuestos, preguntémosle a los colombianos si queremos que se nos rebaje el impuesto predial o las modalidades en materia del impuesto de renta y complementarios, hay muchas obras célebres sobre la sociología del impuesto. Entonces con ese argumento el legislador en todas las naciones ha erradicado esa posibilidad en el sentido de que sea consultado al pueblo el tema de tributos o de las imposiciones.

Otro aspecto está relacionado con el texto mismo de las preguntas pero no en cuanto a su contenido sino entrelazando su amplitud, expresaron dos o tres frente a lo que puede ser la mecánica misma electoral. Las preguntas, doctores Jaime Dueñas y Rodríguez no son tan largas como se cree porque bien entendido está que la parte voluminosa relacionada con las excepciones quedará clarísima en la mente de todos los ciudadanos, después de un cierto trabajo pedagógico.

Por supuesto, que tal las ambulancias inmiscuidas en semejante restricción, un carro de bomberos o los vehículos de los discapacitados, pero créanme que es fácil enseñar el marco, el contexto de las excepciones principales. Hay dos preguntas que tienen una gran trascendencia y que sin embargo, a primera vista no nos muestran toda la ideología o filosofía que comportan y que pienso no hay necesidad de penetrar mucho en ello porque quiero limitarme a lo que hoy le compete al Concejo, una consulta popular es un ejercicio de tracto sucesivo porque primero hay que conseguir este concepto previo del Honorable Concejo Distrital, después viene una evaluación legal, constitucional que hará el Contencioso Administrativo y después surtidos estos dos primeros trámites, se dará una campaña para que cada uno se oponga o apoye en sí la consulta popular.

No creo que sea fácil, estoy absolutamente seguro, compañeros, que el catorce por ciento de los ciudadanos de Bogotá que se movilizan en vehículo privado, a diferencia del ochenta y seis por ciento de nuestra sociedad que lo hace en un servicio público deficiente, mediocre, estoy seguro que ese catorce por ciento se va a inclinar por una votación negativa, pero nos interesa la mayoría, nos interesa dejar planificada esta ciudad sabiendo muy bien que el ochenta y seis por ciento todavía se moviliza en transporte público y hay que mejorarlo, de suerte que una de las preguntas en una lectura correcta, detenida, no significa otra cosa que aceptar el gran reto para los próximos quince años de darle a la ciudad de Bogotá un sistema integrado de transporte masivo que tiene varias aristas, las troncales de Transmilenio, la líneas del metro, es justamente la lectura opuesta, doctor Upegui a la que usted hizo, no es amarrarle conejo al Metro, es todo lo contrario, un sistema integrado de transporte masivo tiene que involucrar el bus, el Metro, la ciclorruta.

Ojalá pudiera hablarse de otros ingredientes como los encuentra Amsterdam donde el tranvía también es vital pero sólo en la medida en que construyamos un sistema integrado de transporte masivo, con sentido popular, doctor Upegui, le estaremos dando la mano a ese ochenta y seis por ciento que no corresponde a los estratos más favorecidos, los estratos favorecidos tienen vehículo privado y lo decían los tres honorables concejales en su concepto previo favorable, hay mucha cosas doctor Upegui, que el crecimiento del desarrollo económico parecen resolver: alcantarillado, acueducto, nutrición, educación, con recursos se pueden hacer cosas y seguramente si esta sociedad sale de su recesión y de la guerra, crece el producto interno bruto, cada año será mayor y se podrá resolver ese tipo de problemas, pero hay un problema que aún para las sociedades más ricas del planeta, las más industrializadas está presente, es el tema del transporte.

El tema del transporte es supremamente complicado y hay sociedades que ya cometieron el error de abrazarse y adorar el vehículo y que hoy están replanteando el tema profundamente, esto tiene un gran contenido filosófico, en una ciudad como Miami en donde la densidad de población indica que hay dieciocho habitantes por hectárea no

puede prosperar un sistema integrado de transporte masivo, es que de cada diez americanos, siete punto tres tienen vehículo particular. Por eso no es rentable el Metro en Miami, es deficitario año tras año, pero en una sociedad que tiene un ochenta y seis por ciento que enfrenta la carencia del vehículo y que es altamente densa como la sociedad bogotana puede pensarse en replanificar el tema, estamos a tiempo todavía.

La suburbanización es un tema complejo, quien se va a vivir fuera lo hace justamente porque quiere huir del trancón, de la alta densidad, pero sobre todo del peligro que le significa ver a sus niños en la calle o no tener espacio público y justamente va a buscar ese jardín del cual carece acá, el espacio, pero lo hace en carro y al final la vía, la autopista no hay que tomarlo en términos absolutos, la ALO es necesaria y seguramente otras vías rápidas en el futuro, pero lo que no se puede plantear como premisa mayor es que la vía sea la solución a la situación actual, las autopistas, por filosofía, le resuelven el problema a quien está bien distante.

En esta sociedad la suburbanización responde a quienes tienen unos ingresos altos, entonces quitarle recursos a ese otro ochenta y seis por ciento que sí se mueve en transporte público deficiente en nuestra ciudad para invertir en esas autopistas, es algo que hay que replantear, nos podemos ahorrar el error que han cometido ciudades norteamericanas y europeas durante décadas pero alguien puede perfectamente estar en desacuerdo con esta filosofía y sostenerse y amarrarse a la vía y al vehículo y por supuesto, votará negativamente el próximo 29 de octubre, ya lo dije en mi intuición muy personal.

Creo que en las élites y los estratos más altos en donde el vehículo particular hace parte de cada núcleo familiar, va a haber una tendencia a votar negativamente esta consulta, no importa y seguramente en el otro ochenta y seis también habrá un amplio sector que rechazará la consulta. De eso se trata, pero el tema no es de poca monta, honorables concejales, el tema involucra toda una planeación y si la hacemos en forma participativa tanto mejor.

Creo señor Presidente, que el trabajo hecho por usted en compañía de los honorables concejales Patricia Cárdenas y César Augusto López es serio y consecuente, es de alta política, no es un problema electoral y quiero invitarlos con el mayor respeto a que le demos el concepto previo favorable a esta consulta popular en el entendido que la palabra mayor en materia jurídica la tendrá el Contencioso Administrativo y que la palabra final la tendrán los bogotanos el 29 de octubre, que se gane o pierda la consulta es otra cosa, pero que sean los ciudadanos los que finalmente decidan porque la legitimidad primaria es de ellos y nada más que de ellos.

H.C. ELSA OFELIA VALBUENA ORTIZ: Me parece que aparte de que en esta Administración fundamentalmente hemos hecho y hemos producido Estado para el sector privado, que nuestros impuestos se han ido para empresas del sector privado y es la honda crisis neoliberal. Tenemos unos andenes anchos en el tema de simplemente producir la confusión en el transporte, ya es un arma para Transmilenio y que por quitarle un carril a las calles estamos diciendo que a futuro la gente va a decir, prefiero montar en Transmilenio y es lo que se está desestimulando, tenemos un tema de bolardos y andenes anchos preparado para *parking* y para aparcar que finalmente ese tema de concesiones de parqueaderos no sé como lo estén implementando pero sería interesante citar al doctor Andrés Camargo para que nos cuente qué pasa con este tema.

Dejamos una ciudad en este Concejo con unas vigencias futuras preparadas para los colegios privados, son temas de largo alcance que uno dice, estamos visionando ciudad pero es que estamos visionando ciudad para los privados, o sea ahí está el tema, no podemos seguir aquí desde el recinto sagrado de la democracia del Concejo de Santa Fe de Bogotá produciendo y empantanando una ciudad para los privados.

Resulta que ahora se nos pide que demos un concepto previo a una consulta, es preparar el tema de Transmilenio a quince años, me parece más grave todavía y ahora vamos a darle el visto bueno a una consulta que adicionalmente está preparando el tema de Transmilenio, dejemos que la ciudad flote sola con el tema de Transmilenio.

No creo que sea necesario elevar una consulta que como decía el Secretario de Gobierno hoy en los medios no va a tener un costo, sí señor Secretario, va a tener un costo, pero no es el tema, es que estamos preparando una ciudad de futuro para típicamente los privados, entonces acabemos esto, cerremos los concejos, que los privados sean los que inviertan y no el Estado invirtiendo para los privados.

Es que llegamos al colmo de esto, se nos pide que establezcamos desde este recinto o demos el concepto previo para decir que en quince años se aumente a seis horas el tema de pico y placa, de restricción, son quince años que pasarán donde se contaminará la ciudad, donde adicionalmente todos los carros se comprarán, donde el mercado va a estar operante para comprar vehículos y vamos a decir que a quince años vamos a dar un concepto previo desde este recinto? Me parece muy grave que sigamos saltando al Alcalde Peñalosa y que adicionalmente aquí todo lo que dice el Alcalde se lo aprobemos, es otra carta en blanco que le estamos aprobando al Alcalde Peñalosa porque el Alcalde Peñalosa aquí maneja y gobierna a todos los concejales, quiero decir los que van a votar si.

Creo que el día de no carro fue un tema que lesionó a la ciudad entera, lo vimos, así hayan galardonado al Alcalde de Bogotá, el doctor Enrique Peñalosa, es un tema que lesionó la ciudad económicamente y hay que decirlo, es un tema que no le convino a la ciudad en ningún momento y es un tema que adicionalmente va a perjudicar la ciudad entonces, cómo estamos dando aquí un concepto previo aquí, que lo saque el Alcalde por decreto, que no confundamos a la gente el día de elecciones, que estamos aquí preparando la ciudad para el tema de Transmilenio, no cuente tanto, doctor Buenahora que sí se le va a cumplir su deseo.

Lo que digo es que no podemos decir que aquí vamos a establecer con los impuestos de todos los ciudadanos, estamos haciendo un trámite para la empresa privada. ¿No cree que ya hemos involucrado bastante presupuesto del Distrito en el tema de parqueaderos, en el tema de Transmilenio? Esos andenes anchos es para que se cree la congestión como se ha creado en la séptima, en la once, en la novena, en la

diecisiete, andenes anchos en el centro cuando adicionalmente no queda espacio sino para un carro, entonces la ciudad se peatonalizó, estamos en Europa y señor Secretario de Gobierno, las condiciones de seguridad no mejoran, están robando en la ciudad terriblemente, están matando la gente y no mejoran las condiciones de seguridad, aquí ya sabemos que va a haber un concepto previo para esto, pero dónde está esa ciudad segura, esto no es Suiza, no es Bostón.

El tema de los encerramientos es un tema que preocupa a la ciudad que no deja dormir a la ciudad y vamos a decir que a quince años se establezcan seis horas. Mire son cinco administraciones, no dejemos amarrado más los temas de la ciudad, vendrán cinco alcaldes después del Alcalde Peñalosa y definirán estos temas, el tema de Transmilenio es un tema que se dará solo, estamos obstaculizando, le estamos robando a la ciudad el tema del Metro, estamos dejando preparada la ciudad para que no haya Metro en Bogotá ¿Es justo lo que vamos a hacer hoy aquí desde este recinto sagrado de la democracia, el Concejo de Santa Fe de Bogotá? ¿Es justo que le digamos todo sí al Alcalde Peñalosa? No es justo, señor Presidente y anuncio desde ya mi voto negativo a este concepto previo de consulta del Alcalde Peñalosa.

PRESIDENTE: Les pido el favor que seamos ordenados con la finalidad de podernos escuchar. Debemos tener un poco más de seriedad.

H.C. ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA (moción de orden): Señor Presidente, es que usted ya había cerrado la inscripción, usted dijo: la última persona en hablar es la doctora Elsa Ofelia Valbuena, ya se habían cerrado las inscripciones según la Secretaría y ya hubo una propuesta presentada por mi de suficiente ilustración que fue votada, pero gracias a los argumentos la doctora Elsa Valbuena la dejamos hablar pero ya los demás... además que no creo que vayan a aportar nada nuevo a la discusión, con el perdón de ustedes.

PRESIDENTE: Honorables concejales, vamos a proceder a votar la conveniencia o inconveniencia. ¿Les pregunto si votan la suficiente ilustración?

SECRETARIO: Aprobada, señor Presidente.

PRESIDENTE: Honorables concejales respetemos el reglamento; el reglamento dice que cuando se pide la moción de orden hay que darle al Concejal que la pida el uso de la palabra, pero ya se votó la suficiente ilustración, así que Concejal Hipólito Moreno si es para referirse al tema ya se votó la suficiente ilustración.

H.C. HIPÓLITO MORENO GUTIÉRREZ (moción de orden): Le respeto el orden que su señoría considere y más tratándose de respetar el reglamento del Concejo, por supuesto que si no permiten hacer una pregunta sobre el tema, me voy a tener que abstener de participar porque me parece que

es un tema muy serio. Quiero saber, señor Presidente: ¿Cuánto se va a gastar el gobierno en publicidad para este tema? ¿Cuánto le va a costar tener que trasladarle a la Registraduría Nacional los costos de ese tema? Son preguntas, señor Presidente, que aparecen en este momento y que usted decidirá si vale la pena que el Secretario las contesto o no. Pero sí me preocupa el hecho de los costos porque para expedir una reglamentación sobre pico y placa no se requiere cosa diferente a lo que ya hizo el Alcalde Peñalosa vía decreto y para decretar un día del no carro, igual lo hizo vía decreto, ni siquiera ha tenido que venir al Concejo de Bogotá. De manera que los costos... ¿Vale la pena, en una ciudad donde tenemos tantas dificultades, tantas necesidades en los sectores más vulnerables de la ciudad, como para que no podamos de verdad evaluar la conveniencia o no de compartir con el gobierno esta determinación?

PRESIDENTE: Comparto su inquietud, concejal Hipólito Moreno. Señor Secretario de

Gobierno haga uso de la palabra.

SECRETARIO DE GOBIERNO DISTRITAL, Jaime Buenahora Febres-Cordero: Me parece, honorable Presidente y concejales, muy importante la observación que hace el doctor Hipólito Moreno. En este tipo de consultas no puede haber publicidad por parte de la Administración Distrital. Desde luego, sí puede participar el Alcalde, por ejemplo, ante un foro universitario o una invitación de los gremios o un programa como La Noche. Pero de sus recursos, utilizarlos ellos para publicidad en cuanto al favorecimiento de un resultado, es algo que como podemos entender, no puede darse.

Quería hacer esa claridad, pero me parece bien traída la observación. Creo que es suficiente, Presidente.

PRESIDENTE: Honorables concejales, vamos a utilizar la siguiente metodología para decir si es conveniente o inconveniente la convocatoria de la consulta popular: Los concejales que estén de acuerdo con la conveniencia, simplemente dicen que sí. ¿Les parece bien?

Votación nominal, señor Secretario.

El Secretario procede a la respectiva votación:

ARRIETA BUELVAS SAMUEL BENJAMÍN: SÍ.

BENEDETTI VILLANEDA ARMANDO: SÍ.

CABRERA BÁEZ ÁNGEL CUSTODIO: SÍ.

RODRÍGUEZ OCHOA JUAN MANUEL: SÍ.

CÁRDENAS SANTAMARÍA PATRICIA: SÍ.

PAREJA GONZÁLEZ FRANCISCO: SÍ.

PRADA GIL HERNANDO ALFONSO: SÍ.

RODRÍGUEZ ÁVILA LUIS ALFONSO: SÍ.

UPEGUI HURTADO MARIO: NO. (Explica su voto): Ya expliqué mi voto, y voto no.

VALBUENA ORTIZ ELSA OFELIA: NO. (Explica su *voto): También expliqué ya mi voto, y voto no. Y quiero decirle al Secretario de Gobierno que esto tiene un costo, las papeletas, todo esto; no sé si es que las va a regalar la empresa privada pero esto tiene un costo, señor Secretario.

VALOYES CHAVERRA JOSÉ ABEL: SÍ.

RESULTADO DE LA VOTACIÓN:
VEINTE VOTOS POSITIVOS; DOS VOTOS NEGATIVOS.

PRESIDENTE: Pregunto a la Plenaria del Concejo si ratifica la votación.

SECRETARIO: ~~Aprobado, señor Presidente~~.

PRESIDENTE: Siguiente punto del orden del día, señor Secretario.

Considero que hay agotamiento en los concejales, por lo tanto levantamos la sesión.

Sesión Plenaria - Acta 031 de 2000
Cinta magnetofónica 07 - MC - GZ - MGM -

SECRETARIO: Se levanta la sesión siendo las 2:00 p.m. del día 5 de septiembre de 2000.

LEO CÉSAR DIAGO CASASBUENAS
Presidente

JOSÉ ABEL VALOYES CHAVERRA
Primer Vicepresidente

JAIME ALONSO DUEÑAS PEÑARANDA
Segundo Vicepresidente

LUIS FERNANDO CUBILLOS NEIRA
Secretario General