



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 269

Bogotá, D. C., lunes, 12 de abril de 2021

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 569 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se conmemoran los 10 años de la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, se declara Patrimonio Cultural de la Nación, y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY _____ DE 2021

"Por medio de la cual se conmemoran los 10 años de la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, se declara Patrimonio Cultural de la Nación, y se dictan otras disposiciones"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1o. Declárese Patrimonio Cultural de la Nación, el Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca.

ARTÍCULO 2o. La Nación a través de los ministerios de Cultura e Industria, Comercio y Turismo, y en coordinación con la Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, definida por la Ley 1913 de 2018, contribuirá al fomento, internacionalización, promoción, divulgación, financiación y desarrollo de los valores culturales que se originan alrededor del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano como lo son:

- Esfuerzo humano familiar, generacional e histórico para la producción de un café de excelente calidad, en el marco de un desarrollo sostenible.
- Cultura cafetera para el mundo.
- Capital social estratégico construido alrededor de una institucionalidad cafetera.
- Relación entre tradición y tecnología para garantizar la calidad y sostenibilidad del café.

Parágrafo 1º. Las entidades del Estado deberán trabajar conjuntamente para salvaguardar el Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, dándole un manejo acorde con la protección cultural, social y agrícola que allí se desarrolle, de igual forma buscarán potencializar estos atractivos con programas de turismo.

ARTÍCULO 3o. Vincúlese a la Nación en la conmemoración, exaltación y reconocimiento de la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano como Patrimonio de la Humanidad y declárase al 25 de junio de cada año como el Día del Paisaje Cultural Cafetero.

Parágrafo 1º. Autorízase al Gobierno Nacional para gestionar, adelantar y desarrollar en cumplimiento de la Constitución Política y de la legislación vigente, todas las actividades inherentes, incluidas las apropiaciones presupuestales necesarias para exaltar y promover en este día tal conmemoración histórica, así como reconocer la importancia del café en el desarrollo económico, y cultural de Colombia.

Parágrafo 2º. Autorízase al Gobierno Nacional, para que a través de la Comisión de Regulación de Comunicaciones, cada 25 de junio se destine un espacio en horario prime, especialmente en la televisión pública nacional, para la conmemoración del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano; lo anterior, mediante la difusión de una producción audiovisual que dé a conocer a los colombianos la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad por parte de la Unesco, y los valores que este representa descritos en el artículo 2do de la presente Ley.

ARTÍCULO 4º. A partir de la sanción de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 341, 288 y 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, autorízase al Gobierno Nacional para que a través del Ministerio de Cultura y/o Ministerio de Comercio, Industria y Turismo apropie e incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas en la presente ley.

PARÁGRAFO. El costo total para los cometidos de la presente ley se financiará con recursos del Presupuesto General de la Nación. Para tal fin, se deberán tener en cuenta las proyecciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

ARTÍCULO 5o. Las autorizaciones otorgadas al Gobierno Nacional en virtud de esta Ley, se incorporarán de conformidad con lo establecido en el artículo 3o, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto. En segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.


ARTÍCULO 6o. El Gobierno Nacional queda autorizado para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a las que se autorizaren apropiarse en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinadas al objeto que se refiere la presente ley.

PARÁGRAFO. Las autorizaciones e incorporaciones del Presupuesto General de la Nación deberán tener en cuenta recursos para la ejecución de programas y proyectos de inversión destinados a la preservación, desarrollo, impulso, mejoramiento, tecnificación de los municipios y departamentos que hacen parte del Paisaje Cultural Cafetero.


ARTÍCULO 7o. Esta ley rige a partir de su aprobación, sanción y publicación.

De los Honorables Congressistas,


ALEJANDRO CORRALES ESCÓBAR
 Senador de la República
 Autor


GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI
 Representante a la Cámara por Risaralda
 Autor


JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS
 Representante a la Cámara por Antioquia
 Coautor


JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
 Representante a la Cámara por Risaralda
 Coautor



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca
 Coautor


CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
 Representante a la Cámara
 Centro Democrático



FELIX ALEJANDRO CHICA CORREA
 Representante a la Cámara por Caldas
 Coautor



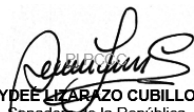
DIEGO JAVIER OSORIO JIMÉNEZ
 Representante a la Cámara
 Departamento del Quindío
 Coautor




GABRIEL VELASCO OCAMPO
 Senador de la República
 Coautor




JUAN SAMY MERHEG MARÚN
 Senador de la República
 Partido Conservador
 Coautor


AYDEE LIZARAZO CUBILLOS
 Senadora de la República
 Partido Político MIRA
 Coautor


LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT
 Representante a la Cámara Caldas
 Partido Centro Democrático
 Coautor



CARLOS FELIPE MEJÍA MEJÍA
 Senador de la República
 Partido Centro Democrático
 Coautor



JUAN DAVID VÉLEZ
 Cámara de Representantes
 Partido Centro Democrático
 Coautor



JOHN MILTON RODRÍGUEZ
 Honorable Senador de la República
 Partido Colombia Justa Libres
 Coautor

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objeto

Conmemorar los 10 años de la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, declarándolo Patrimonio Cultural de la Nación.

II. Marco Normativo

El presente proyecto de ley se encuentra dentro de los postulados constitucionales y legales para autorizar al Gobierno nacional a apropiarse, dentro del Presupuesto General de la Nación, y/o impulsar a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las partidas necesarias que permitan la ejecución de las obras que aquí se incluyen.

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

A su turno, el artículo 8 Superior prevé que: "Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación", al tiempo que su artículo 70 establece que: "La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación". Igualmente, el artículo 72 ibídem se refiere al patrimonio cultural de la Nación, cuya protección corresponde al Estado, el cual contempla que "El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional,

pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles" y que "La Ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica".

Así mismo, la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008 y dentro de los límites, parámetros y procedimientos allí establecidos, contempla que las entidades que integran el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural tienen la responsabilidad de fomentar la salvaguardia, sostenibilidad y divulgación del Patrimonio Cultural Inmaterial con el propósito de que este sirva como testimonio de la identidad cultural nacional en el presente y en el futuro. Para el efecto, las entidades estatales de conformidad con sus facultades legales, podrán destinar los recursos necesarios para este fin.

Tampoco puede soslayarse que el Ministerio de Cultura, de conformidad con la Ley 1037 de 2006, aprobatoria de la Convención de la Unesco para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, en coordinación con sus entidades adscritas, entidades territoriales y las instancias del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural, apoyará las iniciativas comunitarias de documentación, investigación y revitalización de estas manifestaciones, y los programas de fomento legalmente facultados.

Por su parte, El Documento Compes 3397 de 2005, reconoce que el turismo se ha convertido en un indicador del nivel de vida de la sociedad colombiana y es una importante fuente de ingresos de las economías. El documento propone lineamientos para el desarrollo del sector especialmente en materia de recuperación y sostenibilidad del patrimonio cultural y ambiental para la actividad, reconociendo a la cultura como un bien de consumo de primer orden que se constituye en un activo y un atractivo importante de nuestro país, el cual debe ser ofrecido con calidad a través del turismo.

Ahora bien, en cuanto a la autorización que pretende dársele al Gobierno nacional para la inclusión de gasto, deviene como necesario recordar lo que ha expresado la H. Corte Constitucional frente al particular. Así, en la Sentencia C-985 de 2006 se evoca la subregla jurisprudencial según la cual "i) no existe reparo de constitucionalidad en contra de las normas que se limitan a "autorizar" al Gobierno para incluir un gasto, pero de ninguna manera lo conmina a hacerlo. En esos casos ha dicho la Corporación que la Ley Orgánica del Presupuesto no se vulnera, en tanto el Gobierno conserva la potestad para decidir si incluye o no dentro de sus prioridades, y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, los gastos autorizados en las disposiciones cuestionadas; y ii) las autorizaciones otorgadas por el legislador al Gobierno Nacional, para la financiación de

obras en las entidades territoriales, son compatibles con los mandatos de naturaleza orgánica sobre distribución de competencias y recursos contenidos en la Ley 715 de 2001 cuando se enmarcan dentro de las excepciones señaladas en el artículo 102 de dicha Ley, a saber, cuando se trata de las "apropiaciones presupuestales para la ejecución a cargo de la Nación con participación de las entidades territoriales, del principio de concurrencia, y de las partidas de cofinanciación para programas en desarrollo de funciones de competencia exclusiva de las entidades territoriales".

De igual manera, resulta oportuno recordar lo expresado por el Máximo Tribunal Constitucional, cuando en Sentencia C-015A de 2009 expresó que: "en relación con las leyes que decretan gasto público pese a que el Ejecutivo no estuviere de acuerdo con él, esta Corporación ha concluido que esas iniciativas son compatibles con el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 y no violan el artículo 151 de la Constitución, cuando consagran autorizaciones de inclusión en el Presupuesto anual de la Nación o de desembolso a través del sistema de cofinanciación y no se imponen como órdenes imperativas".

III. Exposición de motivos

a. Paisaje Cultural

En la lista de Patrimonio Mundial se incluyen 112 bienes como paisajes culturales, siendo así un tipo de patrimonio definido por la Unesco. Estos paisajes son una unión de sus atributos naturales y de los procesos que han venido realizándose por parte de las comunidades, a través de apropiaciones sociales y vínculos culturales.¹

La UNESCO define las siguientes categorías:

- **Paisaje claramente definido, diseñado y creado intencionalmente por el hombre:** Comprende jardines y parques.
- **Paisaje cultural asociativo:** Asociado a manifestaciones religiosas, artísticas o culturales del elemento natural. Esta es la que menos bienes tienen inscritos y en su mayoría son paisajes de carácter religioso o lugares donde se llevaban a cabo rituales.

¹ Ramírez, S. Saldarriaga, C. (2020). Guía para interpretar el Paisaje Cultural Cafetero. Pereira, Colombia. Servicio Nacional de Aprendizaje SENA. Centro Atención Sector Agropecuario. Grupo de Investigación en Ciencias Agropecuarias ICATURS.

- **Paisajes evolutivos:** Resultan de condiciones sociales, económicas, administrativas y religiosas. Se dividen en dos subcategorías:
 - **Paisaje fósil:** En el cual el proceso evolutivo llegó a su fin.
 - **Paisaje vivo:** El cual sigue teniendo un papel activo.

Inscribir un paisaje como bien de interés cultural de la humanidad exige articular esfuerzos en el ámbito internacional para su cuidado y protección. Se trata de reconocer que existe un patrimonio natural y/o cultural único e irremplazable que es amenazado por causas tradicionales (p.e. el paso del tiempo, el descuido, la falta de uso, etc.), por la evolución acelerada de la vida social y que requiere de un sistema eficiente de protección colectiva que trasciende las fronteras nacionales.

Sirve para diseñar medidas e implementar proyectos que garanticen la protección, conservación y revitalización del patrimonio cultural de valor excepcional.

b. Paisaje Cultural Cafetero Colombiano - PCCC:

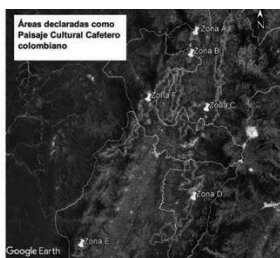
El 25 de junio de 2011, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) declaró algunas áreas de los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Norte del Valle (gráfico 1) como patrimonio mundial en la categoría de paisajes culturales. Para su delimitación, se seleccionaron algunas veredas de 51 municipios que conforman un área principal de 141.120 hectáreas y un área de amortiguamiento de 207.000 hectáreas que albergan una población aproximada de 595 mil habitantes, 150 mil de las cuales habita en fincas cafeteras. La denominación recibida fue la de Paisaje Cultural Cafetero colombiano (PCCC).¹

Los municipios que conforman parte del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano son:

- **Departamento de Caldas:** veredas de las áreas rurales de Aguadas, Anserma, Aranzazu, Belalcázar, Chinchiná, Filadelfia, La Merced, Manizales, Neira, Pácora, Palestina, Riosucio, Risaralda, Salamina, San José, Supía y Villamaría; y las áreas urbanas de Belalcázar, Chinchiná, Neira, Pácora, Palestina, Risaralda, Salamina y San José. En su zona de amortiguamiento se incluyen veredas de Viterbo.
- **Departamento de Quindío:** veredas de las áreas rurales de Armenia, Buenavista, Calarcá, Circasía, Córdoba, Filandia, Génova, Montenegro, Pijao, Quimbaya y Salento; y el área urbana de Montenegro.
- **Departamento de Risaralda:** veredas de las áreas rurales de Apía, Balboa, Belén de Ubría, Dosquebradas, Guática, La Celia, Marsella, Pereira, Quinchía, Santa Rosa de Cabal y Santuario; y áreas urbanas de Apía, Belén de Ubría,

Marsella y Santuario. En su zona de amortiguamiento se incluyen veredas de dos municipios Dosquebradas y Mistrató.

- **Departamento de Valle del Cauca:** veredas de las áreas rurales de Alcalá, Ansermanuevo, Caicedonia, El Águila, El Cairo, Riofrío, Sevilla, Trujillo y Ulloa; y el área urbana de El Cairo. En su zona de amortiguamiento se incluyen veredas de Argelia.²



| Zona | Región(es) Distrital(es) | Área principal (ha) | Área de amortiguamiento (ha) |
|------------------------|--|---------------------|------------------------------|
| A | Riosucio - Supía | 1.390 | 6.089 |
| B | Quinchía | 826 | 1.552 |
| C | Norte Caldas - Risaralda | 47.406 | 60.024 |
| D | Risaralda - Quindío Valle del Cauca Cordillera Central | 43.820 | 60.495 |
| E | Trujillo | 4.068 | 8.613 |
| F | Valle - Risaralda Caldas - Cordillera Occidental | 44.670 | 70.228 |
| Área total (hectáreas) | | 141.120 | 207.000 |

Gráfico 1: Áreas declaradas como Paisaje Cultural Cafetero Colombiano. Fuente: Guía para interpretar el paisaje cultural cafetero

La denominación de Paisaje Cultural Cafetero Colombiano se debió al considerar esta región "(...) un ejemplo sobresaliente de adaptación comunitaria a condiciones geográficas difíciles sobre las que se desarrolló una caficultura de ladera y montaña. El esfuerzo humano, familiar y generacional de los caficultores y el acompañamiento permanente de su institucionalidad se constituyen en un ejemplo excepcional de acción colectiva para superar circunstancias económicas difíciles y sobrevivir en un paisaje agreste y aislado. De esta forma, se constituyó un excepcional sistema productivo que ha demostrado su sostenibilidad en términos económicos, sociales y ambientales, a pesar de los ciclos de precios inherentes al cultivo del café. Las formas tradicionales de producción se han articulado con la evolución propia del negocio cafetero y han permitido ofrecer al mundo un café de excelente calidad durante más de un siglo. Finalmente, la vida y esencia de esta

² <http://paisajeculturalcafetero.org.co/contenido/preguntas-frecuentes1#:~:text=Corresponde%20a%20C3%A1reas%20rurales%20de,Sevilla%20en%20el%20departamento%20del>

región giran alrededor del café, lo cual ha generado una riqueza de manifestaciones culturales en ámbitos tan diversos como la música, gastronomía y arquitectura, manifestaciones que se transmiten de generación en generación³.

El PCCC, como paisaje cultural, relacionan elementos económicos, naturales y culturales, y resaltan sus valores que constituyen un caso excepcional en el mundo. Dentro de su Plan de Manejo se plantean los siguientes objetivos:

- Fomentar la competitividad de la familia en las actividades cafeteras.
- Promover el desarrollo de la comunidad cafetera y su entorno.
- Desarrollar la cadena de cafés especiales.
- Conservar, revitalizar y promover el patrimonio cultural y articularlo al desarrollo regional.
- Fortalecer el capital social cafetero.
- Impulsar la integración y el desarrollo regional.

c. Importancia histórica del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano

El café llega a la región en el siglo XIX, desde ese momento se empieza a promover la creación de infraestructuras, instituciones y mecanismos que se adaptan a las condiciones técnicas y agronómicas del cultivo. Alrededor del café se desarrollaron diferentes dinámicas socio – culturales que fueron constituyendo una identidad propia en la región.

Desde entonces los procesos e instituciones han ido cambiando frente a los nuevos retos climáticos e históricos que han vivido estos departamentos, hoy el sector cafetero es líder en temas de exportación y representa al país a nivel mundial.

Instituciones relacionadas con el Paisaje Cultural Cafetero Colombiano: Las instituciones que contribuyen a la preservación, sostenibilidad, integridad y autenticidad del paisaje vivo son el Ministerio de Cultura, la Federación Nacional de Cafeteros, Comités departamentales de cafeteros, Gobernaciones, Asambleas departamentales, Concejos municipales, la Región Administrativa y de Planificación del Eje Cafetero y la Academia Regional y las Corporaciones Autónomas Regionales, SENA, Cajas de Compensación, entre otras.

d. Beneficios de la inscripción del Paisaje Cultural Cafetero en la lista de patrimonio mundial

³ República de Colombia, Ministerio de Cultura, Federación Nacional de Cafeteros. (2012). Paisaje Cultural Cafetero. Una fusión excepcional de naturaleza, esfuerzo colectivo humano y cultura

Entre ellas se destacan el reconocimiento mundial, la apropiación social del patrimonio cultural y natural, promoción de prácticas amigables con el medio ambiente, beneficios económicos con el uso turístico y asistencia internacional para programas educativos, cooperación técnica y de formación.²

e. Necesidad del proyecto:

Actualmente hay diversos factores que amenazan la permanencia del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano como la disminución de áreas de cultivos de café, la inestabilidad de precios del grano que estimula el cambio de cultivos para dar paso a otros monocultivos (Aguacate Hass en áreas grandes), el frágil relevo generacional, las crecientes áreas de expansión urbana y suburbana para construcción de vivienda campestre, la minería, la presencia e intención de instalar PCH pequeñas centrales hidroeléctricas en sus fuentes hídricas, el cambio climático y algunas malas prácticas en materia ambiental. Como consecuencia de estos factores, entre los años 2011 y 2019 hubo una disminución de 7,3%, es decir 67.370 has (gráfico 2) del área sembrada en café a nivel nacional.

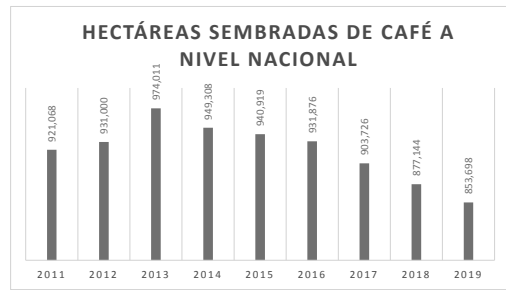


Gráfico 2: elaboración propia, fuente: MADR 2020

En el caso particular del Eje cafetero, el total de área sembrada en café en municipios PCCC en 2018 fue de 105.229 has y en 2019 fue de 101.083 has, lo cual refleja una disminución de 4% en área sembrada. (Gráfico 3)

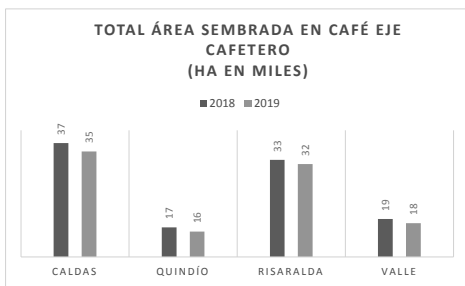


Gráfico 3: elaboración propia, fuente: informe intersectorial PCC, FNC

Considerando la realidad del cultivo en el Eje Cafetero, este proyecto se constituye como una oportunidad para para fortalecer políticas gubernamentales que fomenten la conservación del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, a través del cumplimiento de objetivos necesarios para garantizar la permanencia de los caficultores y su cultivo; como los establecidos en el Plan de Manejo del PCCC-2019, el cual ha venido configurando lineamientos a considerar en el Ordenamiento Territorial, aspecto fundamental para la preservación de la Declaratoria.

IV. Conflicto de intereses

El presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad que puede encontrarse en la esfera privada de cada uno de los congresistas que examinen el presente Proyecto de Ley, otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés, razón por la cual, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente la habilitación ética para conocer y votar este proyecto de ley, y en caso de existir, ponerlos de presente a la célula legislativa que tramite el mismo.

V. Contenido del proyecto

El proyecto está dividido en siete artículos incluyendo su vigencia del siguiente modo:

- ARTÍCULO 1:** Objeto
- ARTÍCULO 2:** Promoción del PCCC
- ARTÍCULO 3:** Conmemoración
- ARTÍCULO 4:** Apropiaciones
- ARTÍCULO 5:** Reasignación de recursos
- ARTÍCULO 6:** Obtención de recursos internacionales
- ARTÍCULO 7:** Vigencia





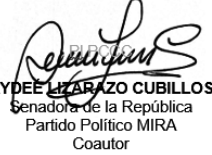




De los Honorables Congresistas,

ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR
 Senador de la República
 Autor

GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJI
 Representante a la Cámara por Risaralda
 Autor

CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
 Representante a la Cámara
 Centro Democrático
 Coautor

JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
 Representante a la Cámara por Risaralda
 Coautor

| | |
|---|---|
|  <p>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara por el Valle del Cauca Coautor</p>  <p>FELIX ALEJANDRO CHICA CORREA Representante a la Cámara por Caldas Coautor</p>  <p>GABRIEL VELASCO OCAMPO Senador de la República Coautor</p>  <p>JUAN SAMY MERHEG MARÚN Senador de la República Partido Conservador Coautor</p>  <p>JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS Representante a la Cámara por Antioquia Coautor</p>  <p>DIEGO JAVIER OSORIO JIMÉNEZ Representante a la Cámara Departamento del Quindío Coautor</p> |  <p>AYDEE LIZARAZO CUBILLOS Senadora de la República Partido Político MIRA Coautor</p>  <p>LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT Representante a la Cámara Caldas Partido Centro Democrático Coautor</p>  <p>CARLOS FELIPE MEJÍA MEJÍA Senador de la República Partido Centro Democrático Coautor</p>  <p>JUAN DAVID VÉLEZ Cámara de Representantes Partido Centro Democrático Coautor</p>  <p>JOHN MILTON RODRÍGUEZ Honorable Senador de la República Partido Colombia Justa Libres Coautor</p> |
|---|---|

| | |
|--|--|
| <p align="center">PROYECTO DE LEY NÚMERO 570 DE 2021 CÁMARA</p> <p align="center"><i>por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p align="center">PROYECTO DE LEY N° ____ de 2021</p> <p align="center"><i>“Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”</i></p> <p align="center">El Congreso de Colombia</p> <p align="center">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.</p> <p>Artículo 2. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 - modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010 –, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Incremento de la movilidad integral. Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas. Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales. Reducción del peligro de atropellos. Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir accidentes, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal. Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno. Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Aumentar el apoyo de las instituciones: Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Comprometerse a un claro, conciso y exhaustivo plan de acción para caminar. <p>Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de “peatón” y agregando la definición de “espacio público”, el cual quedará así:</p> | <p>Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>(...)</p> <p>Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física.</p> <p>(...)</p> <p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> Transitar sobre los guardavías del ferrocarril. Remolcarse de vehículos en movimiento. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas. <p>Parágrafo 1º. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.</p> <p>Parágrafo 2º. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.</p> |
|--|--|

Parágrafo 3º. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.

Artículo 5. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:

1. **Progresividad.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.
2. **Inclusividad.** Las personas en condición de discapacidad o en condición de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público.
3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad.
4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía – incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.
5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.
6. **Difusión:** Los peatones tienen derechos a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, si así lo consideran, por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años.

1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
2. Los menores de seis (6) años.
3. Los adultos mayores
4. Las personas con discapacidad.

Artículo 7. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.

En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo, para lo cual deberán considerar lo siguiente:

1. En vías de alta velocidad como autopistas y arterias esta no podrá sobrepasar los ochenta (80) kilómetros por hora.
2. En vías urbanas, para los vehículos de servicio público, carga, transporte escolar y particular – como automóviles y motocicletas –, las velocidades máximas serán de cincuenta (50) kilómetros por hora.
3. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 8. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.

Parágrafo 1º. Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.

Parágrafo 2º. Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.

Parágrafo 3º. Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel. En los casos en los que por las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 9. Promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros a nivel en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1º. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.

Parágrafo 2º. Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 10. Promoción e información de la cultura de peatón. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará una estrategia de comunicación en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, para que la ciudadanía se informe de todas las medidas implementadas por esta, y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2.

Artículo 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congressistas,

| | |
|--|--|
|  Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |  Alejandro Vega Pérez Representante a la Cámara Departamento del Meta |
|  Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara Bogotá D.C. |  CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo |

| | |
|---|--|
|  ELOY CHICHI QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara Dpto Cesar |  ALVARO HENRY MONEDERO RIVERA Representante a la Cámara por el Valle del Cauca |
|  Andrés David Calle Aguas Representante a la Cámara Departamento de Córdoba |  KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE Representante a la Cámara Departamento de Bolívar |
|  Jennifer Kristin Arias Falla Representante a la Cámara Departamento del Meta |  Jezmi Lizeth Barraza Arraut Representante a la Cámara Departamento del Atlántico |
|  ÁNGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara |  JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA Representante a la Cámara Bogotá D.C. |

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

Es un deber de los Estados en el Siglo XXI el diseñar – y rediseñar – las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Así mismo, esto pasa por garantizar que el ciudadano que se moviliza a pie – el peatón – pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible – en adelante ODS – para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:

- El ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” OPS. (s.f.).
- El ODS 11 – Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es “(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s.f.).

Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de herramientas que permitan un tránsito hacia esa visión de ciudad.

2. PROBLEMA POR RESOLVER

Las cifras oficiales de víctimas por siniestros viales, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), son cerca de 1,25 millones de personas anuales por esta causa (OPS, 2017). Las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte entre personas de entre 15 y 29 años; se estiman que cuestan a los países entre 3 y 5% del Producto Interno Bruto (OPS, 2017). En las Américas, solo 17 países han establecido velocidades intraurbanas máximas 50 km/h (OPS, 2017). Esto obliga a repensar el futuro de la planificación de las ciudades centrada en las personas, ciudades sanas, tolerantes, sostenibles, seguras, accesibles, equitativas con los usuarios más vulnerables de la vía pública que realizan sus desplazamientos a pie, bicicleta y transporte pública, para avanzar hacia la transformación de una ciudad a escala humana donde prevalezca la vida en la vía.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó que para el periodo enero a noviembre de 2020 “(...) los siniestros viales en Colombia han dejado 4.741 personas fallecidas y 13.019 lesionadas (...)” (2020a). El 20,6% de los fallecidos y el 16,1% fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad en la vía pública, tras los motociclistas. Si bien respecto al mismo periodo en el año anterior hubo una disminución de accedentes de 17,7% Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020b), el Observatorio señala que el análisis de estos datos se debe hacer considerando el contexto de las medidas adoptadas por la pandemia: Es decir, “(...) como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de fallecidos y lesionados así como de siniestros viales disminuyeron” Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020a). En realidad, los datos presentados en el último Boletín Estadístico de Colombia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede ver como las cifras de accidentalidad de peatones venían subiendo en los años previos a la pandemia, como se observa a continuación.



Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2020 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020a)

El exceso de velocidad es la primera causa de muertes y lesiones en las vías, factor que podría ser drásticamente mitigado con una norma donde se establezca un límite de velocidad mínimo de 50 km/h en zonas urbanas, el cual garantizará salvaguardar vidas. Por lo tanto, se entiende la necesidad de una disminución de la velocidad intraurbana para disminuir la accidentalidad y mortalidad entre peatones y conductores.

Los sistemas de movilidad de los territorios colombianos han venido experimentado un cambio de paradigma en cuanto al concepto de sostenibilidad en los desplazamientos al interior de las ciudades. De la misma manera que ocurrió en diferentes lugares del mundo, la planificación urbana de la ciudad colombiana se hizo pensando casi que, de manera exclusiva en el vehículo automotor, segregando o excluyendo de alguna manera a otros modos de transporte, como lo son la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Dada la influencia de las experiencias internacionales, especialmente la europea, se empezó a repensar la movilidad en las ciudades colombianas, constituyéndose en factores determinantes para lograrlo, la contaminación del aire, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación auditiva, la accidentalidad y la limitación progresiva de espacios para las personas. Se reconstruyó el concepto de movilidad, incorporando el vocablo sostenible, convirtiéndose en una construcción inescindible, que trae una serie de beneficios para la sociedad.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley cuenta con 11 artículos incluida la vigencia. En el primero se establece el objeto de ley que, básicamente, es crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Posteriormente, se introducen una serie de principios orientados a enmarcar el mandato de las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, en relación con los peatones. Estos son 5:

1. Incremento de la movilidad integral.
2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.
3. Reducción del peligro de atropellos.
4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.
5. Desarrollo de una cultura del caminar.
6. Aumentar el apoyo de las instituciones.

A continuación, se introducen una serie de modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código de Tránsito – para garantizar y materializar la visión de prevalencia del peatón en el espacio público que se propone en este proyecto de ley. El primero es la introducción en el artículo 2 las definiciones de “peatón” y de “espacio público”, con el objetivo de enmarcar las modificaciones que se introducen luego.

Se modifica el artículo 58 del código sobre prohibiciones a los peatones, de manera que se elimina el número 5, para darle coherencia al texto propuesto por el parágrafo 3, según el cual “(d)entro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal”. Adicionalmente, se sustituye la multa a la que se hace referencia por el deber de asistir, como sanción, a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 del código. A continuación, se agrega un artículo 58A de derechos de los peatones, los cuales están centrados en materializar la visión de una ciudad centrada en el peatón. Estos son: Progresividad, inclusividad, uso efectivo del espacio público, prioridad, equidad y difusión.

Luego se pasa a modificar el artículo 59 del código, que se refiere a las limitaciones a peatones especiales. Se establece que el acompañamiento de una persona mayor de dieciséis años será necesario cuando el llamado peatón especial así lo considere, salvo para los menores de 6 años quienes siempre deberán tener este acompañamiento. Así mismo, se ajustan las categorías de peatones especiales, de manera que quedan los siguientes como tal: Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los menores de seis (6) años, los

adultos mayores y las personas con discapacidad. Después viene las modificaciones del artículo 106 sobre límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. La intención es sistematizar lo que venía anteriormente en el código y realizar ajustes orientados a la protección del peatón del riesgo generado por las altas velocidades.

Finalmente, se establece una prohibición para la construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país, y una disposición orientada a la promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel; ambas visiones partiendo de la filosofía de un espacio público que se centre en el peatón, y que promueva y garantice sus derechos. Por último, hay un mandato al Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, para desarrollar una estrategia de comunicación que promueva e informe sobre lo dispuesto por esta ley.

4. JUSTIFICACIÓN

Esta regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluya con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio ambiente, alineados con los ODS. Así mismo, esta ley reconocerá la importancia y beneficios de las ciudades caminables, para propender un caminar seguro, disfrutable e incluyente.

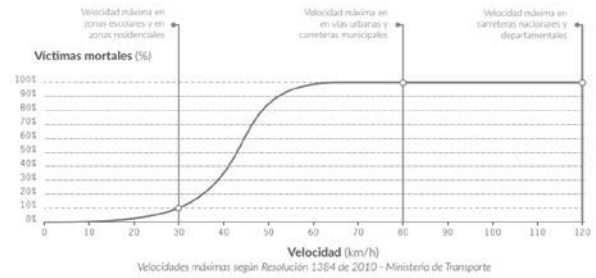
En ese sentido, sólo por mencionar algunas ideas, se reconoce al menos 3 beneficios derivados de este cambio de paradigma. En ese sentido, se espera que haya impactos positivos en la salud física y mental de los habitantes, en el medio ambiente derivado de la reducción de las emisiones y de la huella de carbono, y del fortalecimiento comunitario derivado de una cultura de caminar.

Ahora, es necesario presentar la justificación que se relaciona con los cambios normativos introducidos en este proyecto de ley. Para eso, a continuación, se presenta: la evidencia científica que los respalda, las experiencias nacionales e internacionales que recogen elementos similares, y las normas que respaldan esta iniciativa.

a. Evidencia científica

Como ya se mencionó, se hace una modificación a los límites de velocidad. El siguiente cuadro muestra la probabilidad de mortalidad en un accidente dependiendo de la velocidad del vehículo. Como se puede observar, cuando un vehículo transita a 80 km/h la mortalidad es del 100%, incluso con una velocidad de 60km/h, la mortalidad sigue siendo del 100%. Además, según el artículo *Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries*, la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto de 60km/h o más, es del 10%, mientras que la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un

impacto a 50km/h, es del 50%; es una de estas, las razones por las cuales se hace necesario, además de urgente hacer una reforma legal en el ordenamiento jurídico colombiano.



Fuente: *Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas*, (Espacio & Gea21, 2016)

Por lo anterior, es necesario marco jurídico que garantice gestionar los factores de riesgos multicausales de los siniestros viales. Actualmente en Colombia, el artículo 106 de la Ley 769 del 2002 establece como límite de velocidad 60km/h en zonas urbanas, límite considerado muy alto y riesgoso para la seguridad vial tanto de los peatones, ciclistas e incluso motociclistas. Por esto se propone la modificación del artículo 106 de manera que los peatones en la vía estén asegurados por los límites de velocidad que atienden a las sugerencias de la evidencia internacional.

Por otro lado, se introduce una prohibición de construcción de puentes peatonales, sustituyéndolos y priorizando los pasos a nivel. La evidencia sugiere que los puentes peatonales no cumplen su función de ser más seguros para los peatones, toda vez que sus diseños en general suponen una priorización de los carros sobre el peatón, e imponen sobre este una carga adicional que se observa en, por ejemplo, caminar mucho más de lo que podría si cruzara la calle bajo el puente. Es decir, a la hora de tomar la decisión, este probablemente preferirá asumir el riesgo de cruzar sobre el de usar el puente (ITDP, 2019).

El Instituto para la Política Pública de Transporte y Desarrollo¹ – ITDP (2019), por sus siglas en inglés – refiere un estudio en India en que entre el 85-95% de las personas ignoraban los puentes peatonales. Así mismo, refiere que “(...) en Ciudad de México, las delegaciones con más puentes peatonales tienen las mayores tasas de accidentes de tránsito que involucran

¹ Institute for Transportation and Development Policy.

peatones y ‘golpear y correr’, 27% de las cuales ocurren a no más de 300 metros de un puente peatonal” (ITDP, 2019).

Echeverry, Mera, Villota y Zárate (2005) concluyen en su estudio ‘Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali’ que “(...) el instrumento vial con más alta frecuencia de uso es el semáforo (...)” y que el “(...) puente peatonal constituyó el instrumento vial con menor frecuencia de uso porque sólo un poco más de la mitad (59.2%) de la población a estudio refirió hacer uso frecuente de él (...)”, en general por pereza, por afán, o por inseguridad. Por otro lado, Mancera y Ochoa (2018), en su estudio sobre “La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina” señalan que

“(...) en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales (...)”.

Por esto, se hace una apuesta en este sentido en este proyecto de ley. En todo caso, más adelante se presentan los casos de Medellín y Pereira que ya han adelantado procesos en este sentido.

b. Experiencias internacionales

Unión Europea

Con el documento sobre “orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020” expedido por Comisión Europea, pretenden asegurar una movilidad más sostenible para los ciudadanos del Continente, donde entre sus objetivos (#7) se enfoca en la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, a raíz del “elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas y los peatones” (...), (Comisión Europea, 2010, p.11) frente a esto “En 2008, los ciclistas y los peatones representaron el 27 % de las víctimas mortales en las carreteras (el 47 % en zonas urbanas). (...) Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial” (Comisión Europea, 2010, p.13).

De acuerdo a esto, la comisión europea busca, a parte de las medidas frente a la estructura de los vehículos para evitar accidentes, también, busca nuevas medidas que configuren “mayor visibilidad, gestión de la velocidad, infraestructuras adecuadas para el transporte no motorizado, separación del tráfico mixto peligroso, etc. Dado que el problema afecta principalmente a la gestión urbana. (...)” (Comisión Europea, 2010, p.13).

Entre las experiencias internacionales exitosas, podemos destacar la ciudad de Copenhague, una de las ciudades con mejor calidad de vida del mundo, y que posiciona a los peatones como prioridad de la ciudad. El centro de la ciudad fue poco a poco despoblado en favor de las periferias, que otorgaban una menor cantidad de congestión, contaminación y estrés (Robles, 2017). Sin embargo, luego de la recuperación y peatonalización, el centro logró florecer en actividades ciudadanas y comercio (Robles, 2019). Podemos concluir que la Copenhague se convirtió en un modelo de ciudad centrada en el disfrute de las personas.



Avenida Strøget, Copenhague, Antes y después (Robles, 2019)

Otro caso exitoso es Pontevedra, España. Esta ciudad se ha convertido en la población más peatonalizada de España y la que más ha reducido su contaminación atmosférica (Vizoso). Pontevedra ha reducido el tráfico vehicular de 80,000 a 7,000 vehículos, los esenciales, y su velocidad a un límite de 30 kilómetros por hora (Vizoso). Por otro lado, en Pontevedra las emisiones de CO2 han disminuido 67%, es decir, unos 500 por habitantes y año; logrando así cumplir con las recomendaciones de calidad de aire de la OMS (Vizoso). En conclusión, Pontevedra ha logrado volver a ser una ciudad para sus habitantes, priorizando las actividades y convivencia ciudadana a través de un espacio público con menos tráfico que, asimismo, reduce la contaminación y mejorar la salud de los ciudadanos.



Calle Rua Xeneral Gutiérrez Mellado, Pontevedra, Antes y después (Burgin, 2019), Estados Unidos

Con base al foro de Seguridad de Peatones organizado por la Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés), donde se dialogaron los “crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrenta los peatones.” (Dinh-Zarr Bella, 2016 par.1) Es una problemática que enfrenta cada persona independiente de su lugar de residencia o como se moviliza. Según los expertos se espera que al 2030 por lo menos el 70% de la población mundial viva en zonas urbanas y suburbanas (Dinh-Zarr Bella, 2016).

“La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 270.000 peatones pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito. De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE.UU. (Fatality Analysis Reporting System o FARS), aproximadamente 4.800 peatones murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE.UU. en 2014. Esta cifra equivale a un muerto y 14 heridos cada dos horas. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridas en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo (...) (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Entre las conclusiones resultantes de foro se expresó que “Las muertes y las lesiones a los peatones se pueden prevenir a través de la planificación urbana y del diseño de carreteras que den prioridad a los peatones y a los vehículos que tienen en cuenta la seguridad de los peatones en su diseño (...)” (Dinh-Zarr Bella, 2016 par.7) también como medidas adicionales para prevenir accidentes están mejorar los faros de los vehículos, mejor iluminación de las carreteras, en especial para evitar los accidentes en las horas de la noche.

Como conclusión generalizada en el foro está la de que, “si nos centramos en las víctimas más vulnerables (los niños, las personas mayores y las personas en sillas de ruedas o con otros problemas de movilidad), seremos capaces de mejorar la seguridad de todos los peatones. Proteger a los más vulnerables es sin duda una buena elección, tanto en transporte como en la vida” (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Canadá

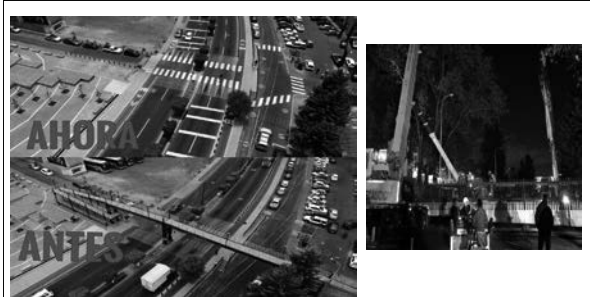
En general, en Canadá no hay normatividad que rija a todo el país, cada ciudad maneja e implementa las medidas necesarias. Para evitar el aumento de muertes de peatones que se está presentando en la ciudad de Montreal, se han adoptado medidas como: Revisión de intersecciones con semáforos, colocar más semáforos en intersecciones, aumentar en 4 a 6 segundos el tiempo de los semáforos. En Quebec “han ideado un cruce peatonal que se levanta cuando va a cruzar el peatón, formando una barrera que lo protege del paso de los autos” (NM Noticias.ca., 2019).

México

Carta mexicana de los Derechos del Peatón Emanada del 1º Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal, México, 11 de agosto de 2014, su antecedente está en la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada por el parlamento europeo en 1988.

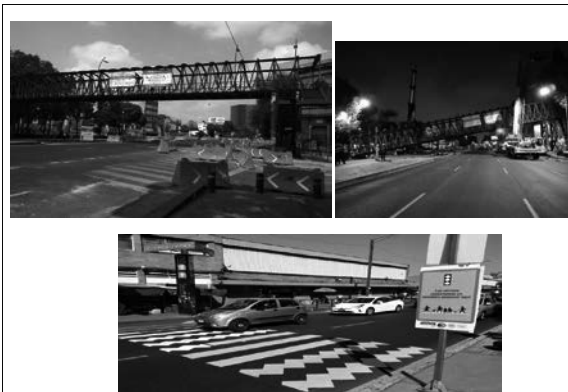
A su vez, México viene liderando a nivel latinoamericano el desmonte de los puentes peatonales, siendo estos una barrera para la libre movilidad para los peatones, en especial para las personas con algún tipo de discapacidad y cuyas rampas les implica un esfuerzo mayor sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad, además esta infraestructura a desnivel fomenta velocidades vehiculares en zonas urbanas generando riesgo de atropello y muerte de los peatones, es así, como la sustitución por cruces a nivel favorece a una movilidad a escala humana, donde prevalece las personas sobre el motor. Algunos casos exitosos.

Puente Peatonal: Michoacán.



Fuente: <https://www.milenio.com/estados/por-primera-vez-quitan-puente-antepeatonal-en-la-cdmx>

Retiro puente peatonal: Avenida Chapultepec.



Fuente: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenida-chapultepec-6854.html>

Fuente: <https://www.facebook.com/LigaPeatonal/posts/4077538975624628>

Retiro Puente peatonal: Culiacán.



<https://revistaspejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/>

c. Experiencias locales

En la actualidad, las grandes ciudades capitales del país, a través de sus Planes de Ordenamiento Territorial, han venido incorporando una serie de elementos que distan mucho del concepto convencional de transporte y que pretenden reivindicar el valor del ser humano como eje transversal de los grandes proyectos urbanos, siendo la movilidad de los ciudadanos una fuente de cohesión social, que junto a la vivienda, la salud y la educación se han convertido en verdaderas condiciones de integración social,

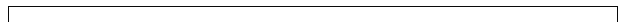
La mayoría de los instrumentos normativos de las ciudades colombianas, conciben en la cúspide de la movilidad sostenible al peatón, pensando la ciudad en función de este y limitando gradualmente el uso de otros modos más contaminantes. Pero todas estas políticas dirigidas a fortalecer y encumbrar la figura del peatón deben estar respaldadas por importantes referentes normativos, los que finalmente podrán contribuir a que las ciudades si estén pensadas y construidas a escala de las personas. A continuación, se presentan dos casos en el contexto nacional.

- Medellín, Antioquia

Acuerdo Municipal 84 de 2018 “Por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín”.

Este acuerdo es fundamental para el avance de los derechos del peatón, toda vez que hace un estudio riguroso frente a la importancia de construir cruces peatonales seguros en la zona urbana de la ciudad, y *desincentiva la construcción de más puentes peatonales*, entendiendo que la infraestructura de estos últimos, inciden en mayores riesgos de los medios de transporte motorizados por altas velocidades, generan también más inseguridad y mayores costos de mantenimiento, infraestructura obsoleta que igualmente genera exclusión al no garantizar la movilidad a todo tipo de personas.

Retiro puente peatonal: Universidad de Antioquia.





<https://www.minuto30.com/medellin/infraestructura-medellin-area-metropolitana/puente-peatonal-barranquilla/1058348/>

<https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/>
Fundapeatón como organización civil trabajo articuladamente para la aprobación del acuerdo municipal del acuerdo 084/2018, con argumentos técnicos y experienciales.

- Pereira, Risaralda

Acuerdo Municipal 21 de 2018 “Por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Peatonales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones”.

En este, en una línea muy parecida, se acuerda que el municipio de Pereira “(...) promoverá e incentivará la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en toda la ciudad, de acuerdo con la oferta institucional y el presupuesto dispuesto (...)” y se buscará el “(...)

desestimulo a la construcción de nuevos puentes peatonales en vías urbanas del municipio (...)”.

d. Justificación normativa

- Constitución Política

En la Constitución Política de Colombia el artículo 2 consagra dentro de los fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. El artículo 13 de la Constitución Política establece el deber del Estado de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, razón por la cual está en la obligación de proteger especialmente a las personas que por su condición física o mental estén en una situación de debilidad manifiesta.

Asimismo, el artículo 47 prevé que aquellas personas que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta merecen una atención especializada, siendo responsabilidad del Estado adelantar políticas públicas tendientes a la “prevención, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”. Por otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política, consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

El artículo 79, consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. En consecuencia, es imperativo que el Estado adopte medidas y estrategias tendientes a reducir la contaminación atmosférica generada por la emisión de material particulado y gases de efecto invernadero. Por último, el artículo 82, de la constitución consagra que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- Leyes

Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. La ley en mención hace referencia a los peatones en el capítulo II, en donde afirma que el tránsito peatonal por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Si bien esta ley es un avance importante en materia de seguridad vial al peatón, está

llena de inconsistencias y vacíos que no permiten tener una política pública clara para la protección de todos los peatones y por tanto es modificada por la Ley 1811 de 2016, que posteriormente se explicará.

Ley 1083 de 2006, “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”. Ley que permite a los municipios y distritos, formular. Adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible, entre ellos, los que den prelación a los no motorizados (peatones y bicicletas).

Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones”. En este sentido la ley 1287 de 2009 tiene como fin garantizar la movilidad de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, lo que conocemos como accesibilidad (Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados), ordena a las autoridades municipales y distritales, el cumplimiento de lo indicado en el título IV de la ley 361 de 1997 sobre la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, discapacidad o enfermedad.

Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Dicha ley define que se entienden por actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

La ley en mención tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, y así poder lograr una movilidad racional y sostenible.

Ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022”. Específicamente en su artículo 96° trata sobre los planes de movilidad sostenible y segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, así mismo, en el artículo 97° numeral 6 indica que las entidades territoriales podrán disponer de un porcentaje del recaudo para el funcionamiento sostenible, entre estos el transporte no motorizado

Ley 1811 de 2016, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto, modifica a través del artículo 8 el artículo 58 de la ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

Ley Estatutaria 1618 de 2013 “por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”. Por medio de esta ley se busca el efectivo cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, el cual, en relación con la movilidad, indica:

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

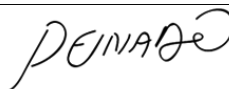
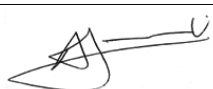





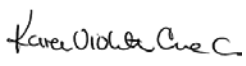
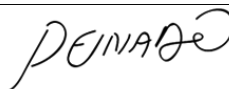
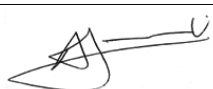





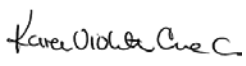
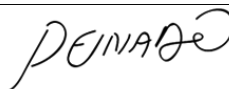
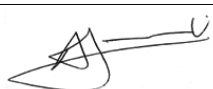





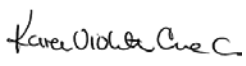
4. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, (...).


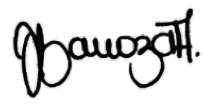

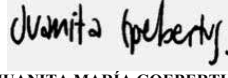

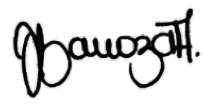

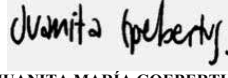

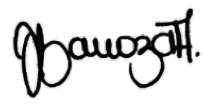

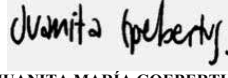
- Otros instrumentos

Finalmente, es relevante mencionar la Declaración de Estocolmo en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020. En este participaron los Ministros y Jefes de Delegación, incluida la Ministra de Transporte de Colombia, Dr. Ángela María Orozco Gómez, para reafirmar su compromiso con esta agenda. Así mismo, en el documento que resultó del encuentro, estos reconocieron que

“(...) el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la

| | |
|--|---|
| <p>participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales (...)"</p> <p>Adicionalmente se trazaron 18 objetivos que apuntan a reafirmar el compromiso con los objetivos del 2030 en materia de seguridad vial, y redoblar esfuerzos para alcanzar este propósito. Entre estos, resaltan los siguientes principios como fundamentales e interrelacionados con este proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo 3: "Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público". • Objetivo 7: "Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos". • Objetivo 11: "Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico". <p>5. CONCLUSIÓN</p> <p>La presente ley busca dar un paso para que el Estado colombiano fortalezca su compromiso con los peatones en el espacio público, sus derechos y su protección. Con esta, se apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de mecanismos que contribuyan a construir la ciudad del futuro, la cual pasa por centrarse en las personas, y no en los vehículos. Finalmente:</p> | <p>A. La ley reivindicará al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta el Postcovid-19 para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.</p> <p>B. La ley para la protección del peatón en Colombia, permitirá exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género, accesibilidad universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de desarrollo sostenible).</p> <p>C. Fortalecerá el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas, estructuras gubernamentales, medios de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la, aplicación de la leyes para evitar el exceso de velocidad.</p> <p>6. CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en que se dispone el incluir "(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286", se plantea lo siguiente: Por su naturaleza, este proyecto no presenta ninguna situación de conflicto de interés, lo que no exime al congresista que así lo considere de declararse impedido al respecto,</p> <p>7. BIOGRAFÍA</p> <p>Acuerdo Municipal 21 de 2018 "Por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Peatonales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones". Concejo de Pereira.</p> <p>Acuerdo Municipal 84 de 2018 "Por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín". Concejo de Medellín.</p> <p>Alcaldía de Bucaramanga, U. Pontificia Bolivariana, 2018, Plan Maestro de Espacio Público Bucaramanga, Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, Recuperado de: https://www.bucaramanga.gov.co/la-ruta/wp-content/uploads/2018/06/03-MEP.pdf</p> <p>Andrade Ochoa, S., & Mancera Gutierrez, M. A. (2018). La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina. Recuperado de:</p> |
| <p>https://www.researchgate.net/publication/336936570_La_seguridad_vial_y_los_puentes_anti_peatonales_en_Mexico_y_America_Latina</p> <p>Burgen, S. (31 de enero de 2019). Zona libre de tráfico, Roca Gallery, Recuperado de: http://www.rocagallery.com/es/traffic-free-zone</p> <p>Comisión Europea, 2010, orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.</p> <p>Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020.</p> <p>Despacio & Gea, (2016), Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas, Ministerio de Transporte, Recuperado de: https://despacio.org/wp-content/uploads/2016/04/Gui%C3%81a-bici-MdT-PPT-de-proceso-20160429-TODA.pdf</p> <p>Dinh-Zarr Bella, 2016, Todos somos peatones: lecciones aprendidas del Foro de Seguridad de Peatones, moviliblog, Recuperado de: https://blogs.iadb.org/transporte/es/todos-somos-peatones-lecciones-aprendidas-del-foro-de-seguridad-de-peatones/</p> <p>El País, 2019, La estrategia de pasos coloridos que emplean en Cali para proteger a peatones, Recuperado de: https://www.elpais.com.co/cali/la-estrategia-de-pasos-coloridos-que-emplean-en-para-proteger-a-peatones.html</p> <p>Escalada M. Paula, 2018, Las curiosas medidas que están usando en China para evitar la muerte de peatones, La cornica del Quindío, Recuperado de: https://www.cronicadelquindio.com/noticias/mundo-1/las-curiosas-medidas-que-estn-usando-en-china-para-evitar-la-muerte-de-peatones</p> <p>Giraldo Duque, M.; Echeverri Ramírez, D.; y Diez Villa, H. (s.f.). Puentes peatonales: la culpa es del peatón. Fundapeatón. Recuperado de: https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/</p> <p>Institute for Transportation and Development Policy – ITDP –. (01 de octubre de 2019). Pedestrian Bridges Make Cities Less Walkable. Why Do Cities Keep Building Them?. Recuperado de: https://www.itdp.org/2019/10/01/pedestrian-bridges-make-cities-less-walkable-why-do-cities-keep-building-them/#:~:text=Statistically%2C%20pedestrian%20bridges%20are%20demonstrably,of%2C%20or%20look%20for%20pedestrians</p> | <p>Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Ley 1503 de 2011, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Ley 1811 de 2016, "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito".</p> <p>Ley 1955 de 2019 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022".</p> <p>Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Ley Estatutaria 1618 de 2013 "por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad".</p> <p>Liga Peatonal. (23 de febrero de 2021). Post en Facebook. Recuperado de: https://www.facebook.com/LigaPeatonal/posts/4077538975624628</p> <p>Martínez José L., SF, Bogotá, Bogotá ya cuenta con el primer manual para peatones, Recuperado de: https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/manual-del-peaton-en-bogota</p> <p>Minuto 30. (11 de junio de 2020). FOTO: Puente peatonal de la calle Barranquilla quedó 'en el recuerdo', ya fue desmontado. Recuperado de: https://www.minuto30.com/medellin/infraestructura-medellin-area-metropolitana/peunte-peatonal-barranquilla/1058348/</p> <p>NM Noticias.ca., 2019, Montreal adoptará nuevas medidas para proteger a los peatones, Recuperado de: http://nmnoticias.ca/2019/11/19/montreal-adoptara-nuevas-medidas-para-proteger-a-los-peatones/</p> <p>Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020a). Boletín Estadístico de Colombia. Fallecidos y Lesionados Serie Nacional. Comparativo ene - nov 2019 – 2020. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/boletin_mensual_nacional_noviembre.pdf</p> <p>Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020b). Observatorio. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: https://ansv.gov.co/observatorio/</p> <p>ONU. (s.f.). Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Recuperado de: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/</p> |

| | | | | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|---|--|--|---|
| <p>OPS, (4 de mayo de 2017), Reducir la velocidad en zonas urbanas, clave para salvar vidas, Organización Panamericana de la Salud, Recuperado de: https://www.paho.org/uru/index.php?option=com_content&view=article&id=1162:reducir-la-velocidad-en-zonas-urbanas-clave-para-salvar-vidas&Itemid=451</p> <p>OPS. (s.f.). Acerca de Seguridad Vial. Recuperado de: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es</p> <p>Organización Panamericana de la Salud, 2020, 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, Recuperado de: https://www.paho.org/es/noticias/3-3-2020-3a-conferencia-ministerial-mundial-sobre-seguridad-vial</p> <p>Ramírez, B.T. (04 de agosto de 2020). Retiran puente peatonal de Avenida Chapultepec. La Jornada. Ciudad de México. Recuperado de: https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenida-chapultepec-6854.html</p> <p>Redacción Espejo. (30 de abril de 2020). Ayuntamiento retira un tercer puente anti peatonal en Culiacán. Revista Espejo. Recuperado de: https://revistaspejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/</p> <p>Robles, A. (5 de enero de 2017), El arquitecto en las (nuevas) grandes ciudades peatonalizadas, Fundación Arquia, Recuperado de: https://blogfundacion.arquia.es/2017/01/el-arquitecto-en-las-nuevas-grandes-ciudades-peatonalizadas/</p> <p>Vizoso, S. (22 de junio de 2018), La ciudad que mejoró su aire al pensar en sus peatones, El País, Recuperado de: https://elpais.com/politica/2018/06/07/actualidad/1528378617_230832.html</p> <p>Zamarrón, H. (29 de diciembre de 2016). Por primera vez quitan puente "antipeatonal" en la CdMx. Milenio. Ciudad de México. Recuperado de: https://www.milenio.com/estados/por-primera-vez-quitan-puente-antipeatonal-en-la-cdmx</p> <p>Zavala Jhorman, 2019, ¿Un cruce peatonal que se levanta para proteger a los peatones?, Nitro PE., Recuperado de: https://www.nitro.pe/el-urbano/un-cruce-peatonal-que-se-levanta-para-proteger-a-los-peatones.html</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="836 388 1149 564">  Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara Departamento de Antioquia </td> <td data-bbox="1149 388 1463 564">  Alejandro Vega Pérez Representante a la Cámara Departamento del Meta </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 564 1149 767">  Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara Bogotá D.C. </td> <td data-bbox="1149 564 1463 767">  CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 767 1149 945">  ELOY CHICHI QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara Dpto Cesar </td> <td data-bbox="1149 767 1463 945">  ALVARO HENRY MONEDERO RIVERA Representante a la Cámara por el Valle del Cauca </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 945 1149 1141">  Andrés David Calle Aguas Representante a la Cámara Departamento de Córdoba </td> <td data-bbox="1149 945 1463 1141">  KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE Representante a la Cámara Departamento de Bolívar </td> </tr> </table> |  Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |  Alejandro Vega Pérez Representante a la Cámara Departamento del Meta |  Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara Bogotá D.C. |  CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo |  ELOY CHICHI QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara Dpto Cesar |  ALVARO HENRY MONEDERO RIVERA Representante a la Cámara por el Valle del Cauca |  Andrés David Calle Aguas Representante a la Cámara Departamento de Córdoba |  KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE Representante a la Cámara Departamento de Bolívar |
|  Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |  Alejandro Vega Pérez Representante a la Cámara Departamento del Meta | | | | | | | | |
|  Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara Bogotá D.C. |  CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo | | | | | | | | |
|  ELOY CHICHI QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara Dpto Cesar |  ALVARO HENRY MONEDERO RIVERA Representante a la Cámara por el Valle del Cauca | | | | | | | | |
|  Andrés David Calle Aguas Representante a la Cámara Departamento de Córdoba |  KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE Representante a la Cámara Departamento de Bolívar | | | | | | | | |

| | | | | | |
|---|--|--|---|---|---|
| <table border="1"> <tr> <td data-bbox="162 1676 467 1865">  Jennifer Kristin Arias Falla Representante a la Cámara Departamento del Meta </td> <td data-bbox="467 1676 781 1865">  Jezmi Lizeth Barraza Arraut Representante a la Cámara Departamento del Atlántico </td> </tr> <tr> <td data-bbox="162 1865 467 2091">  ÁNGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara </td> <td data-bbox="467 1865 781 2091">  JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA Representante a la Cámara Bogotá D.C. </td> </tr> </table> |  Jennifer Kristin Arias Falla Representante a la Cámara Departamento del Meta |  Jezmi Lizeth Barraza Arraut Representante a la Cámara Departamento del Atlántico |  ÁNGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara |  JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA Representante a la Cámara Bogotá D.C. | <p align="center">PROYECTO DE LEY NÚMERO 571 DE 2021 CÁMARA</p> <p align="center"><i>por medio de la cual se promueve la protección de la maternidad y la primera infancia, se crean incentivos y normas para la construcción de áreas que permitan la lactancia materna en el espacio público y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p align="center">PROYECTO DE LEY N° ____ de 2021</p> <p align="center">“Por medio de la cual se promueve la protección de la maternidad y la primera infancia, se crean incentivos y normas para la construcción de áreas que permitan la lactancia materna en el espacio público y se dictan otras disposiciones”</p> <p align="center">El Congreso de Colombia</p> <p align="center">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley busca la promoción de la protección de la maternidad y la primera infancia, a través de generar garantías para la lactancia materna. Para esto, se establece el deber para las autoridades y la población de respetar la lactancia materna en el espacio público, y se establecen parámetros para que los entes territoriales y algunos establecimientos de carácter privado creen o adecuen espacios para que las madres en etapa de lactancia puedan amantar a sus hijas e hijos lactantes o extraer la leche materna en el espacio público.</p> <p>Artículo 2. Derecho a la lactancia materna en el espacio público. Las mujeres tienen el derecho a amamantar a sus hijas e hijos en el espacio público sin ningún tipo de restricciones. Las autoridades y la ciudadanía tienen el deber de respetarlas y abstenerse de censurarlas o vulnerarlas cuando así lo hagan.</p> <p>Artículo 3º. Creación de las Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público. Las entidades territoriales del nivel municipal y distrital crearán un Sistema de Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público que estará orientado a construir, adecuar o modificar un área específica en el espacio público adecuada y con todas las garantías de salubridad, donde las madres que estén en etapa de lactancia puedan amamantar o alimentar a sus hijas e hijos lactantes o extraer la leche materna para ser suministrada a sus hijas e hijos.</p> <p>Parágrafo 1. Las entidades territoriales del nivel municipal y distrital podrán modificar, a iniciativa del alcalde, el acuerdo municipal por el cual hayan expedido su Plan de Desarrollo para incorporar la creación del Sistema de Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público.</p> <p>Parágrafo 2. Los municipios de categoría cuarta a sexta podrán crear convenios interadministrativos con los departamentos a los que pertenecen para la financiación y construcción del Sistema de Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público en su territorio.</p> <p>Parágrafo 3. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y Protección Social, en un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley, reglamentará e indicará los aspectos técnicos del Sistema de Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público.</p> |
|  Jennifer Kristin Arias Falla Representante a la Cámara Departamento del Meta |  Jezmi Lizeth Barraza Arraut Representante a la Cámara Departamento del Atlántico | | | | |
|  ÁNGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara |  JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA Representante a la Cámara Bogotá D.C. | | | | |

Parágrafo 4. Las Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público serán para uso exclusivo de las madres y sus hijas e hijos lactantes, y deberá ser un espacio diferente al destinado para baños públicos.

Artículo 4. Información y Formación. Las entidades territoriales del nivel municipal y distrital tendrán a su cargo la promoción de las Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público y del derecho a la lactancia materna en el espacio público. Para esto podrán desarrollar campañas que den a conocer el sistema y que promuevan la lactancia materna exclusiva hasta los seis (6) meses de edad.

Artículo 5. Modifíquese el artículo 238 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:

ARTÍCULO 238. DESCANSO REMUNERADO DURANTE LA LACTANCIA.

1. El empleador está en la obligación de conceder a la trabajadora dos descansos, de treinta (30) minutos cada uno, dentro de la jornada para amamantar a su hijo, sin descuento alguno en el salario por dicho concepto, durante los primeros seis (6) meses de edad; v. una vez cumplido este periodo, un descanso de treinta (30) minutos en los mismos términos hasta los dos (2) años de edad del menor.

2. El empleador está en la obligación de conceder más descansos que los establecidos en el inciso anterior si la trabajadora presenta certificado médico en el cual se expongan las razones que justifiquen ese mayor número de descansos.

3. Para dar cumplimiento a la obligación consagrada en este artículo, los empleadores deben establecer en un local contiguo a aquel en donde la mujer trabaja, una sala de lactancia o un lugar apropiado para guardar al niño.

4. Los empleadores pueden contratar con las instituciones de protección infantil el servicio de que trata el inciso anterior.

Artículo 6º Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Representantes a la Cámara,

| | |
|---|--|
|  Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Representante a la Cámara Departamento del Meta |
|  Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara Bogotá D.C. |  Harry Giovanni González García Representante a la Cámara Departamento del Caquetá  |
|  CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo |  ELOY CHICHI QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara Dpto Cesar |
|  César Lorduy Maldonado Representante a la Cámara Departamento del Atlántico |  ALVARO HENRY MONEDERO RIVERA Representante a la Cámara por el Valle del Cauca |

| | |
|---|---|
|  Oscar Sanchez León Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca |  Andrés David Calle Aguas Representante a la Cámara Departamento de Córdoba |
|  KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE Representante a la Cámara. Departamento de Bolívar |  Jezmi Lizeth Barraza Arraut Representante a la Cámara Departamento del Atlántico |
|  ÁNGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara |  MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |
|  JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA Representante a la Cámara Bogotá D.C. | |

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de ley busca aportar a la protección de las mujeres en etapa de lactancia y promoción de la lactancia materna. En ese sentido, se define el derecho a la lactancia materna en el espacio público y se establece la obligación para que las entidades territoriales del nivel municipal y distrital creen un Sistema de Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público.

2. CONTEXTUALIZACIÓN

El reconocimiento de la importancia de lactancia materna ha permeado diferentes esferas nacionales e internacionales. La Organización Mundial de la Salud – en adelante, OMS – estableció en 2012 un ‘plan comprensivo de implementación en nutrición materna, infantil y de niños jóvenes’¹ con 6 puntos específicos. El quinto apunta a incrementar la tasa de la alimentación exclusiva con leche materna hasta los 6 meses en 50% en el mundo. Esto, considerando que es un “(...) punto fundamental en la salud y supervivencia de los niños porque provee nutrición esencial e irremplazable para su crecimiento y desarrollo (...)” y que “(...) el mayor impacto en la mortalidad infantil que cualquier otra intervención preventiva (...)” (Lyell, 2012).

El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia – en adelante UNICEF – (2016) menciona, adicionalmente, cómo entra la lactancia materna en los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, toda vez que se relaciona con los objetivos 1, 8 y 10, acabar con la pobreza – dado que se asocia a \$302 mil millones de dólares adicionales en ingreso anual –, promover el crecimiento económico y reducir inequidades; 2 y 3, de acabar el hambre y promover la salud y el bienestar; 4, sobre educación; 5, sobre equidad de género; y 12 de consumo sostenible – toda vez que no requiere industria para su producción y tiene una huella ecológica mínima –

En Colombia, así mismo, se ha reconocido la importancia de la lactancia materna y se ha articulado estrategias estatales para su promoción y protección. En ese sentido, el Plan Decenal de Lactancia Materna 2010-2020 del Ministerio de Salud y Protección Social afirma que

“(...) la protección, la promoción y el apoyo a la lactancia materna son una prioridad central en la atención de la primera infancia, porque:

- Constituye la fuente natural e idónea de alimentación de los bebés y niños pequeños. La lactancia materna exclusiva durante los primeros seis meses

¹ Traducción del autor.

| | |
|---|---|
| <p>de vida y después de este tiempo, junto con una alimentación complementaria apropiada, aseguran el crecimiento y el desarrollo de los niños y niñas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuenta con un desarrollo de intervenciones específicas sustentadas en la evidencia de su eficacia. • Desarrolla estrategias definidas para la protección de la primera infancia y materializa los derechos. • Es una práctica social que aporta significativamente a la disminución de la mortalidad y de la morbilidad infantil, evitable por desnutrición” (2009). <p>Por otro lado, se encuentra, la lactancia materna ha sido protegida y promocionada a través de la legislación, particularmente en el entorno laboral a través de la Ley 1823 de 2017 “Por medio de la cual se adopta la estrategia salas amigas de La familia lactante del entorno laboral en entidades públicas territoriales y empresas privadas y se dictan otras disposiciones”. Esta dispone la creación de las salas amigas de la familia lactante del entorno laboral en entidades públicas y privadas. Al respecto, en su artículo 2 establece que</p> <p>“Las entidades públicas del orden nacional y territorial, del sector central y descentralizado y las entidades privadas adecuarán en sus instalaciones un espacio acondicionado y digno para que las mujeres en periodo de lactancia que laboran allí, puedan extraer la leche materna asegurando su adecuada conservación durante la jornada laboral”.</p> <p>Así mismo, diferentes proyectos de ley se han sumado al esfuerzo estatal por consolidar la lactancia materna como una práctica protegida en Colombia. En este sentido, resalta de manera principal el Proyecto de Ley 67 de 2020 “Por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”, liderado por la H.R. Jezmi Lizeth Barraza Arraut y respaldado por el Partido Liberal; el cual, al momento de presentación de este proyecto de ley, se encuentra esperando su segundo debate en la Cámara de Representantes.</p> <p>3. PROBLEMA POR RESOLVER</p> <p>Ahora, considerando estas aproximaciones, se encuentra un vacío respecto a un punto importante relacionado con la lactancia materna: su práctica en el espacio público. Si bien una de las acciones recomendadas por la OMS para incrementar la lactancia materna exclusiva es “empoderar las mujeres para amamantar exclusivamente creando licencias de maternidad pagas obligatorias por 6 meses y otras políticas para incentivar a las mujeres a amantar en el espacio de trabajo y en público” (Lyell, 2012), esto se ha concretado casi exclusivamente en el área de trabajo, dejando de lado a las mujeres que no están empleadas.</p> | <p>Thomson, Ebisch-Burton y Flacking (2014) realizaron un estudio sobre las experiencias de madres lactantes y no lactantes en relación con la alimentación infantil. En este, se encuentra que ambas están expuestas a ser juzgadas y condenadas socialmente por la práctica o no de la lactancia materna, lo que puede repercutir en sentimientos de abandono y fracaso. Para esto, los autores proponen el que se implementen estrategias que sean sensibles a las realidades que ellas experimentan, y que “(...) aborden los obstáculos personales, culturales, ideológicos y estructurales de la alimentación infantil”² (Thomson, Ebisch-Burton y Flacking, 2014). Esto supone un espacio donde puede intervenir el Estado para garantizar, proteger y promover la lactancia materna en el espacio público, incorporando entonces a aquellas mujeres que no se han beneficiado directamente de las políticas que así lo hacen a través del trabajo formal. Es en este punto donde entra esta iniciativa.</p> <p>4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El proyecto se compone de siete (7) artículos incluida la vigencia, orientados a dar protección a las madres en etapa de gestación y a los niños menores de dos años e incentivar la lactancia materna en espacios públicos sin ningún tipo de discriminación y con todas las garantías de salubridad. El primer artículo presenta el objetivo, y da cuenta del alcance que se pretende, el cual ha sido expuesto a lo largo de este documento.</p> <p>El segundo artículo determina el derecho a la lactancia materna en el espacio público. Es decir, se expresa y se garantiza el derecho de cada madre a poder amamantar a su hijo en cualquier espacio público sin sufrir ningún tipo de discriminación o prohibición, es decir, que no tendrá que esperar a encontrarse cerca de un área dispuesta para esta actividad para poder alimentar a su hijo. Así, además de la creación de los espacios adecuados para la lactancia materna, que se expone en el siguiente artículo, se protege el amamantar en cualquier lugar y en cualquier momento.</p> <p>El tercer artículo determina las normas para la creación, por parte de las entidades territoriales del nivel municipal y distrital, de un Sistema de Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público. Este implicará la creación de establecimientos en el espacio público de área específica adecuada y con todas las garantías de salubridad, donde las madres que estén en etapa de lactancia puedan amamantar o alimentar a sus hijas e hijos lactantes o extraer la leche materna para ser suministrada a sus hijas e hijos. Se terminan normas que apuntan a facilitar se creación por parte de las entidades territoriales.</p> <p>Así mismo, se establece que la exclusividad que se debe tener en la creación de los espacios para la lactancia materna los cuales no deberán coincidir con las áreas dispuestas para el cambio de pañales ni baños en general, todo en pro de mantener los aspectos de salubridad en los mejores estándares y garantizar eficazmente la salud tanto de la madre como de los</p> <p>² Traducción del autor.</p> |
| <p>menores de edad. El artículo cuarto establece el deber de las entidades territoriales del nivel municipal y distrital de promover las Áreas de Lactancia Materna en Espacio Público, así como el derecho a la lactancia materna en el espacio público con las habitantes de sus territorios.</p> <p>Finalmente, el artículo quinto, en la línea de promover la lactancia materna más allá del semestre de nacimiento, modifica el artículo 238 del Código Sustantivo del Trabajo, agregando un descanso adicional de treinta (30) minutos que los empleadores deberán conceder a las mujeres entre los seis (6) meses y los dos (2) años de edad para amamantar a sus hijas e hijos, en los mismos términos en que ya se establecía en el artículo. Es decir, sin descuento alguno en el salario por dicho concepto.</p> <p>5. EXPERIENCIA INTERNACIONAL</p> <p>Tres casos internacionales son relevantes para considerar en el presente proyecto de ley.</p> <p>España</p> <p>Por un lado, el caso español, en el cual diferentes instrumentos normativos han buscado establecer garantías para que la madre pueda amamantar a sus hijos en espacios públicos. Así, amamantar en espacio público es un derecho reconocido específicamente en el</p> <p>“(…) sistema sanitario vasco desde 2015, y las Cortes valencianas aprobaron en 2016 una proposición no de ley que reconoce el derecho a dar el pecho en cualquier espacio público. Además, el Ayuntamiento de Pamplona declaró en 2017 todas las dependencias municipales, bibliotecas, escuelas, centros culturales, parques, jardines y calles como “espacios de lactancia materna”. Y en 2018, el Partido Popular registró una moción en la Asamblea de Madrid en la que pidió al Gobierno regional que, dentro de las normativas de igualdad, regulara el derecho de las mujeres a amamantar en público” (García, 2019).</p> <p>Así mismo, en la Declaración sobre Derechos y Deberes de las Personas en el Sistema Sanitario de Euskadi – Decreto 147 de 2015 –, se establece en el artículo 7 que “(l)as personas pacientes y usuarias del sistema sanitario de Euskadi, en relación con la asistencia sanitaria específica referida a la salud sexual y reproductiva, tienen los siguientes derechos (...) (a) ser informada y formada en materia de lactancia materna con objeto de fomentar su utilización en la alimentación infantil (...)” y “(a) ejercer el derecho a amamantar a los hijos e hijas en cualquier espacio público”.</p> <p>Australia</p> <p>El Caso Australiano se reconoce ya que es uno de los mejores países para ser madre. Esto se debe a que tiene una legislación clara que prohíbe cualquier tipo de discriminación a las mujeres por su condición de madre, (Asia Pacífico – Observatorio Parlamentario, 2017). Con</p> | <p>“(…) la Ley de Discriminación Sexual, no solo declara ilegal el acto de excluir a una mujer que amamanta, sino que da una señal de seguridad para que las madres que amamenten se sientan protegidas, ya que la alimentación a un hijo es un derecho básico y fundamental. De tal manera, si una madre se enfrentara una discriminación, se podría realizar la denuncia como un acto criminal” (Asia Pacífico – Observatorio Parlamentario, 2017).</p> <p>Estados Unidos</p> <p>En Estados Unidos, amamantar a un bebé en público es legal en sus 50 estados (Felton, 2020). Por otro lado, y de manera particular, en Puerto Rico hay una norma específica que establece que “(...) toda madre que amamanta tiene derecho a amamantar a sus hijos en cualquier lugar de acceso público, sean o no en estos lugares áreas designadas para la lactancia materna”.</p> <p>6. CONCLUSIÓN</p> <p>Como lo indica la OMS, uno de los principales retos de los gobiernos es poder garantizar la salud y vida de los recién nacidos, por lo cual la lactancia materna es un factor primordial y fundamental tanto para la salud, crecimiento y desarrollo de los menores y para garantizar un futuro adecuado de los mismos (Lyell, 2012).</p> <p>Por eso, como complemento de la política pública para la protección de los derechos de los niños y de las mujeres en etapa de gestación, permitir que las madres puedan alimentar a sus hijos principalmente entre los primeros 6 meses de vida con leche materna, es decir amamantándolos en cualquier lugar y en cualquier momento y complementar esa alimentación hasta los dos años con alimentos adecuados, sin ningún tipo de discriminación y/o prohibición, así mismo, garantizándoles un espacio adecuado y con todos los aspectos técnicos de salubridad donde ellas puedan alimentar a sus hijos sin ningún inconveniente y evitando señalamientos de algún tipo, dan el soporte necesario para la presentación de este proyecto de ley.</p> <p>7. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en que se dispone el incluir “(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286”, se plantea lo siguiente. Por su naturaleza, este proyecto no presenta ninguna situación de conflicto de interés, lo que no exime al congresista que así lo considere de declararse impedido al respecto.</p> <p>8. BIBLIOGRAFÍA</p> <p>Asia Pacífico – Observatorio Parlamentario. (29 de mayo 2017). El derecho a la lactancia en Australia que castiga la discriminación como un acto criminal. Biblioteca Nacional de Chile.</p> |

BNC, Recuperado de <https://www.ben.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/derecho-lactancia-australia-no-discriminacion#:~:text=A%20pesar%20de%20que%20en,obst%C3%A1culos%20en%20cu%20alquier%20espacio%20p%C3%BAblico>

Betancourt, D. P. (2010). Plan Decenal Lactancia Materna 2010-2020. Bogotá, Colombia: Ministerio de la Protección Social. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SNA/plan-decenal-lactancia-materna.pdf>

Felton, K. (6 de agosto de 2020). Breastfeeding in Public: Tips and Laws for Nursing Mothers. What to expect. Recuperado de: <https://www.whattoexpect.com/first-year/breastfeeding/breastfeeding-in-public/>

García, C. (2019). El derecho a amamantar donde nos dé la gana. El País. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2019/06/14/mamas_papas/1560516987_639954.html

Leyes de Puerto Rico. (s.f.). 23 LPRM § 43-1, SF, LexisNexis. Recuperado de <https://advance.lexis.com/documentpage/?pdmfid=1000516&crd=5618547-10ea-436e-96d9-474aa2c17ed4&nodeid=AAZAAABAABABC&nodepath=%2fROOT%2fAAZ%2fAAZAA%2fAAZAAABAAB%2fAAZAAABAABABC&level=4&haschildren=&populated=false&title=%e2%a7+43-1.+Regulations%e2%80%9494Outfitting+areas+to+breastfeed+and+change+diapers&config=00JABkODU1MG14OC1hMmRkLTQ2MGYtOGY1NS03YiVjOWM4YjJlZjAKAFByZENhdGFsb2d0HiKId62itjBDGzN8H7IV&pddocfullpath=%2fshared%2fdocument%2fstatu-tes-legislation%2fum%3acontentItem%3a5CFX-2W71-66SD-840R-00008-00&ecomp=h317kkl&prid=189e6bbd-2570-4e0a-a80f-83bee6458d2e>

Lyell, G. J. (2012). WHA Global Nutrition Targets 2025: Breastfeeding Policy Brief. Global targets. Recuperado de: https://www.who.int/nutrition/topics/globaltargets_breastfeeding_policybrief.pdf

Thomson, Gill, Katherine Ebisch-Burton, and Renee Flacking. "Shame if you do—shame if you don't: women's experiences of infant feeding." Maternal & child nutrition 11.1 (2015): 33-46.

UNICEF. (2016). Breastfeeding and the sustainable development goals: Factsheet. Recuperado de: <https://worldbreastfeedingweek.org/2016/pdf/BreastfeedingandSDGsMessaging%20WBW2016%20Shared.pdf>

De los honorables Representantes a la Cámara,

| | |
|---|---|
|  Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Representante a la Cámara Departamento del Meta |
|  Juan Carlos Lozada Vargas Representante a la Cámara Bogotá D.C. |  Harry Giovanni González García Representante a la Cámara Departamento del Caquetá |
|  CARLOS ARDILA ESPINOSA Representante a la Cámara Departamento del Putumayo |  ELOY CHICHI QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara Dpto Cesar |
|  César Lorduy Maldonado Representante a la Cámara Departamento del Atlántico |  ALVARO HENRY MONEDERO RIVERA Representante a la Cámara por el Valle del Cauca |

PROYECTO DE LEY NÚMERO 572 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY ____ DE 2021 CÁMARA.

"Por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.

Artículo 2. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil millones de pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 3. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.

Parágrafo 1º. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.

Parágrafo 2º. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 160 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.

Artículo 4. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se designarán a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.

| | |
|--|---|
|  Oscar Sanchez León Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca |  Andrés David Calle Aguas Representante a la Cámara Departamento de Córdoba |
|  KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE Representante a la Cámara Departamento de Bolívar |  Jezmi Lizeth Barraza Arraut Representante a la Cámara Departamento del Atlántico |
|  ÁNGELA MARÍA ROBLEDO GÓMEZ Representante a la Cámara |  MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Antioquia |
|  JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA Representante a la Cámara Bogotá D.C. | |

Parágrafo. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.

Artículo 5. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de las universidades estatales.

Artículo 6. Esta Ley rige a partir de su promulgación.

De los Honorables Congressistas,

PAOLA HOLGUÍN MORENO
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

JUAN ESPINAL
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Centro Democrático

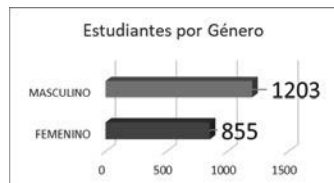
COAUTORES:

| | |
|--|---|
| JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República | ÓSCAR DARÍO PÉREZ Representante a la Cámara |
| JHON JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Representante a la Cámara | JHON JAIRO BERRÍO Representante a la Cámara |

| | |
|---|--|
| MAURICIO PARODI Representante a la Cámara | |
|---|--|

| | MATRICULADOS |
|--|--------------|
| ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS | 465 |
| ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y HOTELERAS | 150 |
| ADMINISTRACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO | 169 |
| ESPECIALIZACIÓN EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS | 66 |
| PUBLICIDAD Y MERCADEO DIGITAL | 192 |
| TECNOLOGÍA EN GESTIÓN CATASTRAL Y AGRIMENSURA | 194 |
| TECNOLOGÍA EN DESARROLLO DE SOFTWARE | 822 |
| TOTAL GENERAL | 2058 |

| GÉNERO | CANTIDAD |
|----------------------|-------------|
| FEMENINO | 855 |
| MASCULINO | 1203 |
| TOTAL GENERAL | 2058 |



| ESTRATO | CANTIDAD |
|---------|----------|
|---------|----------|

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. INTRODUCCIÓN.

Este proyecto de ley tiene como objetivo principal autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY.

a. Descripción de la Institución de Educación Superior.

La Institución Universitaria Digital de Antioquia fue creada por la Asamblea Departamental de Antioquia mediante Ordenanza 74 del 27 de diciembre de 2017, en la cual quedaron plasmados los aspectos principales de la institución; su creación, naturaleza jurídica, objeto, domicilio, sus órganos de dirección, gobierno y administración, patrimonio y rentas y autorizaciones respectivas.

A la fecha la Institución Universitaria Digital cuenta con 10 programas académicos ofertados:

- Tecnología en Desarrollo de Software.
- Tecnología en Gestión Catastral y Agrimensura.
- Ingeniería Mecatrónica.
- Administración de Empresas.
- Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras.
- Publicidad y Mercadeo Digital.
- Ciencias Ambientales.
- Especialización en Programación Aplicada.
- Especialización en Formulación y Evaluación de Proyectos.

Censo estudiantil vigente, clasificándolos por programas académicos, edad, sexo, estrato, lugar de residencia, otros:

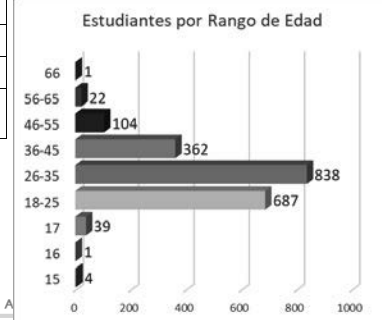
| PROGRAMA | CANTIDAD |
|----------|----------|
|----------|----------|

| | |
|----------------------|-------------|
| ESTRATO 1 | 462 |
| ESTRATO 2 | 766 |
| ESTRATO 3 | 671 |
| ESTRATO 4 | 127 |
| ESTRATO 5 | 30 |
| ESTRATO 6 | 2 |
| TOTAL GENERAL | 2058 |



| EDAD | CANTIDAD |
|----------------------|-------------|
| 15 | 4 |
| 16 | 1 |
| 17 | 39 |
| 18-25 | 687 |
| 26-35 | 838 |
| 36-45 | 362 |
| 46-55 | 104 |
| 56-65 | 22 |
| 66 | 1 |
| TOTAL GENERAL | 2058 |

La IU. Digital de Antioquia cuenta a la fecha con cincuenta y cuatro (54) convenios vigentes: nueve (9) de ellos internacionales y cuarenta y cinco (45) nacionales; nueve (9) específicos y cuarenta y cinco (45) marco. Del total de convenios, treinta y cuatro (34) son con Instituciones de Educación Superior, y cuarenta y cinco (45) tienen relación con áreas de potencial ejecución de



actividades para los diez (10) programas académicos de la IU. Digital.

La Institución Universitaria Digital de Antioquia - IU. Digital acoge la Extensión y la

| | |
|---|---|
| <p>Proyección Social como un proceso orientado a propiciar la interacción e integración de la Institución con agentes, sectores sociales y comunitarios, para aportar al desarrollo de los territorios contribuyendo con la construcción de soluciones conjuntas para la transformación de las sociedades con principios de equidad, transparencia, democratización y empoderamiento de todos los sujetos. Para ello, la Vicerrectoría de Extensión contempla el desarrollo de acciones en las áreas de Extensión Académica, Cooperación Nacional e Internacional, Proyección Social, Proyectos Especiales y relacionamiento con Egresados, de conformidad con lo definido en el Acuerdo Directivo 071 de 2020.</p> <p>En el proceso actual de crecimiento y expansión de la IU. Digital el eje transversalizador de la Extensión es la Proyección Social. En esta línea, se determinó como accionar, la presencia y participación de la IU. Digital en ferias y eventos de todo el Departamento de Antioquia con varios intereses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomentar las condiciones de transición hacia una cultura digital para el aprovechamiento de los recursos que ofrece la Institución tanto en programas de educación superior como en otras posibilidades de formación. - Establecimiento de contactos y relaciones para la construcción de convenios y alianzas que permitan el desarrollo de los ejes misionales. - Conocimiento de necesidades y percepciones del contexto social para revertirlos en ofertas de formación con pertinencia. <p>Así, durante el segundo semestre de 2019 y el primer semestre de 2020, antes de que iniciara el confinamiento obligatorio, se visitaron los siguientes municipios del Departamento de Antioquia, principal foco de acción de la IU. Digital: Ciudad Bolívar, Sonsón, Santa Rosa de Osos, Carmen de Viboral, Caldas, Don Matías, Carolina del Príncipe, Apartadó Necoclí, San Rafael, Vegachí, Marinilla, Cocorná, Titiribí, El Retiro, Amagá, La Pintada, Barbosa, La Ceja, Bello, Copacabana, Yolombó, Turbo, San Pedro de los Milagros, San Jerónimo, La Estrella, Invigado, Copacabana, Santa Fe de Antioquia, Remedios y Venecia.</p> <p>En estas visitas se sostuvieron reuniones y/o se realizaron eventos con Alcaldes, Secretarios de Educación, Rectores, personas vinculadas al sector productivo, estudiantes y comunidad en general, socializando los recursos que la Institución dispone para sus intereses formativos y el cierre de la brecha de acceso a educación de calidad en el Departamento de Antioquia. A través de estas acciones se ha impactado una población aproximada de 1350 personas en el segundo semestre de 2019, semestre en el cual inició la</p> | <p>estrategia de fortalecimiento de presencia territorial y, 387 personas entre enero y marzo de 2020.</p> <p>Las actividades de proyección social enlazan con la formalización de alianzas para realizar acciones conjuntas: la Oficina de Cooperación Nacional e Internacional se encarga de materializar las formas jurídicas a través de las cuales la IU. Digital se relaciona con otras instituciones y redes.</p> <p>Por otra parte, la IU. Digital se encuentra afiliada a la Red Universitaria de Extensión - RUEP, Red de Instituciones Técnicas Profesionales Tecnológicas y Universitarias Públicas - REDTTU, Red Colombiana para la Internacionalización de la Educación Superior - RCI, y a la Federación Colombiana de la Industria de Software y TI - Fedesoft.</p> <p>En procesos de Extensión Académica se han desarrollado cursos cortos de Matemáticas, Habilidades Comunicativas, Informática Básica, Introducción a la Administración y Fundamentos de Mercadeo, Ambientes Digitales de Aprendizaje y Empalme Exitoso de Gobiernos Territoriales, estos últimos 2 diseñados y puestos en marcha en el semestre 2019-2. En conjunto, a través de todos los cursos mencionados, participaron 10.092 participantes, aproximadamente el 40% de ellos en los cursos de Ambientes Digitales de Aprendizaje y Empalme Exitoso de Gobiernos Territoriales.</p> <p>Los participantes de estos cursos estuvieron distribuidos en 22 departamentos del territorio nacional, 119 municipios y, algunos de ellos, ubicados en otros países, lo cual da muestra del alcance Institucional.</p> <p>En el marco de las dificultades de salud pública actuales y articulados a las acciones de contingencia promovidas desde el Gobierno Nacional, se han dispuesto recursos para estimular e incentivar a la población, especialmente a docentes, en el desarrollo de competencias digitales para la educación las cuales, dadas las circunstancias, dejaron de ser una opción para convertirse en una necesidad. En esta línea dispusieron sin costo los cursos de Herramientas TIC para la Educación, Herramientas Ofimáticas y Ambientes Digitales de Aprendizaje, en los cuales tuvieron 6657 matriculados, distribuidos en 22 departamentos, 128 municipios del país, muchos de ellos pertenecientes a las IES que conforman el SUE y la RedTTU, atendiendo el requerimiento de apoyo de las instituciones hermanas para sortear algunas dificultades propias del momento actual.</p> <p>Sumado a ello, también fueron capacitados docentes en estos cursos, además de otras acciones complementarias, en el marco del Plan Padrino liderado por el Ministerio de Educación Nacional, en el cual fueron institución acompañante, Plan que culminó con éxito su primera fase el 31 de julio del presente año.</p> |
| <p>Finalmente, se estableció relación contractual con la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja para formar 1181 docentes en Ambientes Digitales de Aprendizaje.</p> <p>De esta forma, la Institución Universitaria Digital de Antioquia ha impactado con su oferta de Extensión Académica a 16.225 personas, de las cuales 6.133 corresponden a población de la vigencia 2020.</p> <p>También, en el trabajo constante de promover la transformación digital, se está desarrollando la estrategia de Semestre SER IU Digital (semestre cero), con una duración de 144 horas (3 créditos ECTS, homologable), desarrollado en 2 meses. Lo anterior entendiendo que los procesos de permanencia y graduación exitosa en educación superior y, de manera particular, en educación digital, están íntimamente relacionados con la calidad de los procesos formativos precedentes y con las limitaciones al acceso tecnológico que gran parte de nuestra población acusa.</p> <p>Con el bloque SER IU. Digital, pretenden crear unas condiciones de contexto que le permitan al estudiante familiarizarse tecnológica y académicamente con la vida universitaria digital. Por ello, además de afianzar competencias básicas de pensamiento lógico-matemático y de lecto-escritura, este bloque permite una reflexión individual sobre el proyecto de vida de los estudiantes, un afianzamiento de las competencias digitales e informacionales y, en general, un proceso de acompañamiento que facilite y mejore las condiciones para una graduación exitosa.</p> <p>b. Logros en materia de investigación.</p> <p>Semilleros de Investigación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se tiene en consolidación dos semilleros de investigación, tecnologías sociales y tecnologías digitales, con la participación activa de 39 estudiantes. <p>Grupo de investigación en Innovación Digital y Desarrollo Social.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualmente registrado en GrupLac de Minciencias y en preparación para participar en la convocatoria Minciencias para la categorización de grupos. <p>Proyectos de investigación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecimiento de la enseñanza STEM de los maestros rurales a través de metodologías activas y experimentación con simuladores PHET. Aprobado para su | <p>desarrollo en la convocatoria internacional Fondos Semilla RIED - OEA (Red Interamericana de Educación Docente - Organización de los Estados Americanos).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprobación de tres proyectos para su desarrollo a partir de 2020-2 en el marco de la convocatoria interna investigación docente. <p>Divulgación científica.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revista institucional de divulgación científica innovación digital y desarrollo sostenible volumen 1 - número 1 junio de 2020 (https://www.iudigital.edu.co/noticias-servicios-de-informacion/item/369-revista-digital). - En preparación editorial el número 2. - En preparación montaje en el sistema OJS y asignación de DOI's. <p>c. Fortalezas Educativas.</p> <p>La Institución Universitaria Digital de Antioquia, fundamenta su praxis educativa en fomentar el aprovechamiento y apropiación de las mediaciones tecnológicas, incorporando las metodologías activas y desarrollando actividades tendientes a la transformación digital y la flexibilidad educativa. Para dar cumplimiento a estos postulados la IU. Digital de Antioquia desde su inicio de vida académica, en abril de 2019 hasta la fecha ha desarrollado las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programas con pertinencia: la Institución a la fecha, cuenta con 10 programas académicos avalados por el MEN, en diferentes niveles de pregrado y posgrado. • Flexibilidad educativa: Todos nuestros programas por la modalidad a distancia y metodología virtual les permiten a nuestros estudiantes combinar su vida laboral y académica, con lineamientos evaluativos que se adecúan a las dinámicas individuales. • Campus IU. Digital: Nuestro espacio de formación, ofrece una experiencia universitaria digital que, les permite navegar con bajos niveles de conexión a internet, incluso tienen la posibilidad de descargar los contenidos off line, lo que facilita su visualización, además de una disponibilidad de 24x7, durante los 365 días del año. • Potencial de regionalización: En solo un año de vida académica hemos hecho presencia en 119 municipios del Departamento de Antioquia, y en más de 20 Departamentos del País, lo que demuestra el gran impacto sobre la regionalización de la Educación Superior del país, que representa la IU. Digital de Antioquia. |

- **Admisión Universal, sin restricciones de ingreso:** La IU. Digital le apuesta a la disminución de brechas en el ingreso a Educación Superior, es así como desde su proceso de admisión se declara un ingreso universal, sin estar sujeto a un examen de ingreso y nuestra modalidad nos da la posibilidad de disponibilidad de cupos, todo esto con una estrategia desde Bienestar y el Sistema Integral para la Permanencia.
- **Bienestar Institucional:** Se han desplegado líneas de atención que pretenden generar un ambiente de bienestar para toda la comunidad educativa, entre ellas se destacan: acompañamiento socioeconómico, psicosocial, psicofísico, además de campañas de arte y cultura, entre otros.
- **Sistema Integral para la Permanencia: Unido** a todas las estrategias de bienestar Institucional y Vicerrectoría académica, se consolida el Sistema Integral para la Permanencia, garantizando que cada estudiante experimente un aprendizaje significativo, partiendo de las particularidades de los estudiantes y convirtiéndolos en formas de atención.
- **El semestre SER IU Digital:** es un semestre previo al ingreso, que se constituye en la estrategia central que se convierte en la promoción de la permanencia Institucional. Se hace apertura de éste en julio de 2020, con una participación del 97.3% (624 estudiantes iniciaron el proceso y 604 participaron), con el desarrollo de cinco módulos: Proyecto de vida y técnicas de estudio, pensamiento lógico matemático, proceso de lectura y escritura, competencias informacionales, y herramientas tecnológicas y apropiación del Campus IU. Digital.
- **El proceso de cualificación y acompañamiento a los docentes:** al inicio de los respectivos semestres (alistamiento), durante y al finalizar el cierre, para garantizar la vinculación de los hallazgos al sistema de autoevaluación institucional.
- **El Ambiente Abierto para el Aprendizaje AAA,** es el escenario donde se vinculan todos los espacios de asesoría, y en el cual pueden ingresar estudiantes de diferentes cohortes y asignaturas, un verdadero Campus IU. Digital.

d. Reducción de aportes departamentales 2020.

En la vigencia 2020, mediante comunicado 2020030163573 del 18 de junio, la Secretaría de Educación y la Secretaría de Hacienda Departamental, informaron a la IU. Digital un aplazamiento del giro de recursos a la Institución por la suma de tres mil quinientos millones m/cte \$3.500.000.000 correspondientes a aportes departamentales, de un total aprobado en el presupuesto inicial de veinte mil millones m/cte \$20.000.000.000; el motivo de dicho aplazamiento se originó en la situación financiera del Departamento,

específicamente, la disminución del recaudo de las rentas departamentales derivadas de la pandemia generada por la Covid-19. El valor del aplazamiento conllevó a que a partir del mes de junio la Institución disminuyera en quinientos millones de pesos m/cte \$500.000.000 el cobro mensual de aportes a la Gobernación, pasando de mil seiscientos sesenta y seis millones de pesos m/cte \$1.666.666.666 a mil ciento sesenta y seis mil seiscientos sesenta y seis millones de pesos m/cte \$1.166.666.666.

Tras recibir la anterior comunicación, al interior de la Institución surge una fuerte preocupación dada la incertidumbre frente a la probabilidad del giro de los tres mil quinientos millones de pesos m/cte \$3.500.000.000 y la fecha del mismo, por lo que se iniciaron una serie de análisis rigurosos con cada una de las unidades académicas y administrativas para la revisión minuciosa de los recursos asignados en el desarrollo de sus funciones durante la vigencia 2020, priorizando en primera instancia los compromisos adquiridos, revisando la posibilidad de aplazar el uso de recursos y estableciendo severas medidas de austeridad, encaminadas a la racionalización del gasto, atendiendo siempre a los principios de eficiencia, economía y racionalización. El anterior ejercicio tuvo como finalidad determinar los rubros a disminuir con el fin de evitar adquirir compromisos que a la larga no podrán ser cubiertos por la Institución por la falta de efectivo. En la Tabla 1. Impacto por reducción de aportes departamentales, se muestran los rubros que tendrían afectación producto de la reducción de los tres mil quinientos millones de pesos m/cte \$3.500.000.000:

Tabla 1. Impacto por reducción de aportes departamentales

| Concepto | Presupuesto Inicial | Presupuesto Ajustado | Reducción | % Reducción |
|--|-----------------------|-----------------------|----------------------|-------------|
| Docentes ocasionales | 1.943.339.578 | 700.000.000 | 1.243.339.578 | 64,0% |
| Docentes cátedra | 2.700.000.000 | 1.675.000.000 | 1.025.000.000 | 38,0% |
| Prestación de servicios expertos temáticos | 5.409.580.133 | 4.947.146.109 | 462.434.024 | 8,5% |
| Posicionamiento e internacionalización | 629.051.907 | 384.825.509 | 244.226.398 | 38,8% |
| Licencias - BD - Equipos | 2.232.446.063 | 1.707.446.063 | 525.000.000 | 23,5% |
| Otros gastos de inversión | 7.085.582.319 | 7.085.582.319 | - | 0,0% |
| Total | 20.000.000.000 | 16.500.000.000 | 3.500.000.000 | |

Cifras en pesos

Los rubros mayormente impactados producto de la reducción corresponden a la docencia, tanto de cátedra como ocasional, pasando de un presupuesto global inicial asignado de cuatro mil seiscientos cuarenta y tres millones trescientos treinta y nueve mil quinientos sesenta y ocho millones de pesos m/cte \$4.643.339.578, a un presupuesto ajustado de dos mil trescientos setenta y cinco millones de pesos m/cte \$2.375.000.000, es decir, una

reducción total de ambos rubros por la suma de dos mil doscientos sesenta y ocho millones trescientos treinta y nueve mil quinientos setenta y ocho de pesos m/cte \$2.268.339.578; es menester indicar que la reducción para este rubro se definió estimando el mínimo posible de docentes con el cual podría operar la Institución y dar continuidad a la prestación del servicio académico a su comunidad estudiantil, es decir, este saldo corresponde a docentes sin contratar; para el caso puntual de docentes ocasionales, la proyección inicial ascendía a 30 docentes, mientras que con la reducción se disminuyeron a 15 docentes.

Otro de los rubros que sufre un impacto significativo corresponde a prestación de servicios, específicamente de expertos temáticos, quienes son profesionales que reconocen áreas disciplinares específicas y establecen rutas metodológicas para la disposición de recursos educativos cumpliendo con las indicaciones institucionales y contribuyendo a la consolidación del Proyecto Educativo Institucional y del perfil de egreso del programa académico; la prestación de sus servicios es un elemento esencial para la presentación de los programas académicos ante el Ministerio de Educación para la obtención de los registros calificados. La reducción en este rubro equivale a cuatrocientos sesenta y dos millones cuatrocientos treinta y cuatro mil veinticuatro pesos m/cte \$462.434.024, que representa el 8,5% del presupuesto inicial, significando esto un probable retroceso en la presentación de programas académicos ante el Ministerio de Educación dada la no contratación de personal calificado esperado para tales fines.

Adicionalmente, al rubro de posicionamiento, internacionalización, comunicaciones y asociados, se le redujo en un 38,8% los recursos asignados al inicio de la vigencia, porcentaje que se representa en doscientos cuarenta y cuatro millones doscientos veinte seris mil trescientos noventa y ocho de pesos m/cte \$244.226.398. Este ajuste genera afectación en los procesos de divulgación de la oferta académica, así como en las acciones de posicionamiento y de comunicación que son requeridas dada la reciente incursión de la Institución en el mercado. Del mismo modo, afecta considerablemente el desarrollo de las actividades de extensión en pro de generar sinergias con otras entidades y ampliar su portafolio de cursos de extensión.

Finalmente, el rubro compuesto por licencias, bases de datos y dotación de equipos se vio alterado por una reducción de quinientos veinticinco millones de pesos m/cte \$525.000.000, de una asignación inicial de dos mil doscientos treinta y dos millones cuatrocientos cuarenta y seris mil sesenta y tres pesos m/cte \$2.232.446.063. Respecto a ello, el componente tecnológico es esencial para el desarrollo misional considerando el ADN 100% digital de la Institución, por lo que este tipo de adquisiciones fundamentan la

calidad del servicio prestado. En este orden de ideas, la reducción a este rubro se realizó en términos de un aplazamiento obligado en la compra de las licencias, bases y datos y equipos requeridos, puesto que de una u otra manera son primordiales para la Institución.

e. Análisis presupuestal 2018, 2019 y 2020.

A continuación, en la Tabla 1. Resumen presupuestal 2018 a 2020, se presenta la composición del presupuesto de la Institución Universitaria Digital de Antioquia para las vigencias 2018, 2019 y 2020 (de esta última con corte a julio), sus modificaciones a lo largo de cada vigencia y la ejecución alcanzada en los principales rubros:

Tabla 1. Resumen presupuestal 2018 a 2020

| | 2018 | | | | 2019 | | | | 2020 (A julio) | | | |
|-------------------------------|---------------------|-------------------|---------------|--------------|---------------------|-------------------|---------------|--------------|---------------------|-------------------|---------------|--------------|
| | Presupuesto inicial | Presupuesto final | Ejecución | % Ejecución | Presupuesto inicial | Presupuesto final | Ejecución | % Ejecución | Presupuesto inicial | Presupuesto final | Ejecución | % Ejecución |
| Ingresos | 10.271 | 10.271 | 10.232 | 99,6% | 25.975 | 77.768 | 69.952 | 89,9% | 27.935 | 58.370 | 48.096 | 82,4% |
| Ingresos operacionales | 200 | 200 | 0 | 0,0% | 5.873 | 5.873 | 835 | 14,2% | 4.432 | 4.432 | 1.702 | 38,4% |
| Aportes Departamental | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 100,0% | 20.000 | 69.391 | 61.363 | 93,9% | 22.852 | 22.852 | 14.711 | 64,2% |
| Aportes Nivel Nacional | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 248 | 248 | 100,0% | 0 | 268 | 469 | 176,5% |
| Otros ingresos no tributarios | 21 | 21 | 14 | 68,9% | 22 | 491 | 226 | 46,2% | 211 | 211 | 217 | 102,8% |
| Rendimientos financieros | 50 | 50 | 218 | 435,5% | 80 | 833 | 1042 | 124,2% | 410 | 410 | 338 | 204,3% |
| Recursos del balance | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 6.182 | 6.182 | 100,0% | 0 | 30.170 | 30.170 | 100,0% |
| Gastos | 10.271 | 10.271 | 4.045 | 39,4% | 25.975 | 77.768 | 39.751 | 51,1% | 27.935 | 58.370 | 40.312 | 69,1% |
| Funcionamiento | 2.668 | 2.668 | 1.393 | 52,2% | 5.780 | 6.028 | 3.859 | 64,0% | 7.835 | 9.385 | 4.757 | 50,7% |
| Inversión | 7.603 | 7.603 | 2.653 | 34,9% | 20.195 | 71.740 | 35.892 | 50,0% | 20.100 | 48.985 | 35.555 | 72,6% |

Cifras en millones de pesos

En lo que respecta al presupuesto de ingresos del 2018, diez mil millones de pesos m/cte \$10.000.000.000 que corresponden a aportes del nivel departamental, los cuales fueron recaudados en su totalidad y representan el 97,4% del presupuesto total; los demás rubros del presupuesto de ingresos conciernen a ingresos operacionales, dada la expectativa de ofrecer en dicha vigencia cursos de extensión, sin embargo, éstos se ofrecieron de forma gratuita; además, rendimientos financieros y otros ingresos no tributarios (recuperación del IVA y recuperaciones).

En cuanto al presupuesto de gastos de la vigencia 2018, el 26,0% está representado en gastos de funcionamiento, mientras que el 74,0% en gastos de inversión. La ejecución de estos rubros asciende a 52,2% el primero, equivalente a mil trescientos noventa y dos millones quinientos ochenta y tres mil doscientos cuarenta y siete pesos m/cte \$1.392.583.247, y a 34,9% el segundo, dos mil seiscientos cincuenta y dos millones ochocientos noventa y seis pesos m/cte \$2.652.896.696. En el primer rubro, gastos de funcionamiento, se contemplan los servicios personales asociados

| | | | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|---|--|
| <p>a la nómina (sueldos de personal y prima de navidad de los primeros funcionarios contratados por la Institución para su montaje y estructuración académico-administrativa), las contribuciones inherentes a la nómina y los gastos generales (telecomunicaciones). En cuanto al segundo rubro, gastos de inversión, la ejecución se encuentra distribuida en tres componentes a saber: factores de calidad asociados a los procesos misionales por valor de dos mil doscientos sesenta y cuatro millones quinientos diez mil ciento treinta y cinco pesos m/cte \$2.264.510.135, que representa el 85,3% del total ejecutado de gastos de inversión; gestión de infraestructura tecnológica con un 7,2% de ejecución, y gestión de procesos administrativos con 7,4%.</p> <p>Para la vigencia 2019, del presupuesto inicial de ingresos aprobado por veinticinco mil novecientos setenta y cuatro millones ochocientos cuarenta y tres mil pesos m/cte \$25.974.843.000, el 77,0% corresponden a aportes del nivel departamental y el 22,6% a ingresos operacionales, derivados del recaudo de inscripciones, matrículas de pregrado y posgrado, y demás derechos pecuniarios aprobados para la vigencia por el Consejo Directivo, además, los recursos derivados de la extensión académica. Lo anterior, deja entrever la dependencia de la IU. Digital de los recursos transferidos por la Gobernación de Antioquia, al ser la principal fuente de ingresos.</p> <p>Para reafirmar dicha dependencia de recursos, de las adiciones presupuestales que se hicieron a lo largo de la vigencia por valor total de \$51.792.677.281, corresponden a aportes del nivel departamental \$45.362.531.218, recursos asignados para la compra del lote ubicado en la carrera 55 número 42-90, interior 101 (quinta etapa Edificio Plaza de la Libertad) y para la construcción de la sede de la IU. Digital; \$6.182.122.359 son recursos del balance que quedaron libres de afectación al cierre de la vigencia 2018 (originados también en aportes del nivel departamental) y que fueron incorporados al presupuesto de la vigencia 2019; y \$248.023.704 son transferencias del Ministerio de Educación Nacional a la Institución, en virtud del artículo 183. Fortalecimiento financiero de la educación superior pública, de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>Respecto a la ejecución del presupuesto de ingresos de 2019, se logró el 89,9%, dado que para la gran mayoría de los rubros se tuvo un recaudo igual o superior al proyectado en el presupuesto, excepto para el rubro de ingresos operacionales, cuya ejecución es del 14,2% debido a que las estimaciones de recaudo se hicieron considerando alrededor de 12 programas académicos aprobados por el Ministerio de Educación y con estudiantes activos a lo largo del año; no obstante, varios de los registros calificados se recibieron en el segundo semestre del año y no se lograron la totalidad de los procesos académicos esperados.</p> | <p>En lo que se refiere al presupuesto de gastos de la vigencia 2020, el componente con más peso es el presupuesto de inversión que constituye 92,2% sobre el total, al cual fueron incorporados los recursos para la construcción la sede de la IU. Digital. Sobre ello, es importante mencionar que gran parte de estos recursos fueron transferidos por el departamento de Antioquia a la Institución en el último semestre del año, incluso en el último trimestre, y no alcanzaron a ser ejecutados dados los tiempos que requieren los contratos de obra. Es por ello que la ejecución de los gastos de inversión asciende al 50,0%, mientras que de los gastos de funcionamiento al 64%.</p> <p>Finalmente, el presupuesto aprobado para la vigencia 2020 es de veinte siete mil novecientos treinta y cuatro millones quinientos cuarenta y tres mil pesos m/cte \$27.934.546.000. Para el caso de los ingresos, al igual que en el presupuesto de las vigencias anteriores, la principal fuente de recursos es los aportes departamentales por veintidós mil ochocientos ochenta y un millones seiscientos cincuenta y cuatro mil pesos m/cte \$22.881.654.000, que representa 82,0% del presupuesto total; de dicho valor, veinte mil millones de pesos m/cte \$20.000.000.000 están destinados a cubrir gastos de inversión de la Institución, y la diferencia, a cubrir gastos de funcionamiento, puntualmente, sueldos de personal. Con un peso de 15,9%, la segunda fuente de ingresos es ingresos operacionales, es decir, recursos de matrículas de pregrado y posgrado, otros derechos pecuniarios y extensión académica.</p> <p>Respecto al presupuesto de egresos para 2020, éste se encuentra conformado por los gastos de funcionamiento y los gastos de inversión; los primeros, representan el 28,0% del presupuesto inicial, mientras que, los segundos el 72,0%. La relevancia del presupuesto de inversión está dada por la corta vida que lleva la IU. Digital, lo cual implica un continuo fortalecimiento de la consolidación de la Institución a través de los proyectos de inversión radicados ante la Gobernación Departamental en los que se incluyen las necesidades asociadas a la producción y emisión de contenidos, al acceso y mejoramiento de la educación, al sistema de aseguramiento de la calidad académica, al posicionamiento de la Institución y la dotación tecnológica y de infraestructura.</p> <p>Las adiciones que ha tenido el presupuesto de la IU. Digital a julio de 2020 por valor de treinta mil cuatrocientos treinta y cinco millones setecientos veinticuatro mil ciento noventa y cinco pesos m/cte \$30.435.724.195, corresponden a recursos del balance fundamentalmente, los cuales doblaron el presupuesto de Institución, esto es, recursos libres de afectación al cierre de 2019, de los que mil quinientos cincuenta millones doscientos cincuenta y ocho mil ciento setenta \$1.550.258.170 fueron incorporados a gastos</p> | | | | | | |
| <p>de funcionamiento para apoyar el cubrimiento de las necesidades asociadas a gastos de personal y veintiocho mil ochocientos ochenta y cinco millones cuatrocientos sesenta y seis mil veinticinco pesos m/cte \$28.885.466.025 a gastos de inversión, para la construcción de la sede de la IU. Digital, destinación inicial de los recursos. De otro lado, doscientos sesenta y cinco millones ochocientos ochenta y un mil cuatrocientos doce pesos m/cte \$265.881.412 fueron incorporados al presupuesto al recibir la transferencia del Ministerio de Educación Nacional como apoyo para funcionamiento.</p> <p>Con corte al 31 de julio de 2020, la ejecución de ingresos es favorable considerando que alcanza el 82,4%, no obstante, esto se debe en gran medida a que los recursos del balance, monto altamente significativo, se encontraban en caja desde el inicio del año. Pese a ello, el recaudo de los demás rubros de ingresos es también próspero. Vale destacar el rubro de ingresos operacionales, cuyo recaudo asciende a mil setecientos un mil millones novecientos cincuenta y nueve mil trescientos cincuenta y cuatro pesos m/cte \$1.701.959.354 para un 38,4% del 100% proyectado. Esto deja entrever los esfuerzos significativos de la IU. Digital en la implementación de medidas para ampliar la cobertura estudiantil y la oferta académica, así como el desarrollo de programas académicos de pertinencia y calidad. Así mismo, el presupuesto de egresos presenta una ejecución significativa a julio de 2020, tanto para el componente de funcionamiento como de inversión, logrando un porcentaje del 69,1% de compromisos y pagos.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <p>AUTORES:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  PAOLA HOLGUÍN MORENO Senadora de la República Partido Centro Democrático </div> <div style="text-align: center;">  JUAN ESPINAL Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático </div> </div> <p>COAUTORES:</p> | <table border="1" style="width: 100%; height: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  ÓSCAR DARÍO PÉREZ Representante a la Cámara </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Representante a la Cámara </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  JHON JAIRO BERRÍO Representante a la Cámara </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  MAURICIO PARODI Representante a la Cámara </td> <td></td> </tr> </table> |  JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República |  ÓSCAR DARÍO PÉREZ Representante a la Cámara |  JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Representante a la Cámara |  JHON JAIRO BERRÍO Representante a la Cámara |  MAURICIO PARODI Representante a la Cámara | |
|  JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República |  ÓSCAR DARÍO PÉREZ Representante a la Cámara | | | | | | |
|  JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Representante a la Cámara |  JHON JAIRO BERRÍO Representante a la Cámara | | | | | | |
|  MAURICIO PARODI Representante a la Cámara | | | | | | | |

C O N T E N I D O

Gaceta número 269 - Lunes, 12 de abril de 2021

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

| | Págs. |
|---|--------------|
| Proyecto de ley número 569 de 2021 Cámara, por medio de la cual se conmemoran los 10 años de la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano, se declara Patrimonio Cultural de la Nación, y se dictan otras disposiciones..... | 1 |
| Proyecto de Ley número 570 de 2021 Cámara, por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones | 5 |
| Proyecto de Ley número 571 de 2021 Cámara, por medio de la cual se promueve la protección de la maternidad y la primera infancia, se crean incentivos y normas para la construcción de áreas que permitan la lactancia materna en el espacio público y se dictan otras disposiciones..... | 12 |
| Proyecto de Ley número 572 de 2021 Cámara, por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital y se dictan otras disposiciones..... | 15 |