



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 392

Bogotá, D. C., jueves, 6 de mayo de 2021

EDICIÓN DE 11 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

[www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## PONENCIAS

### INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 354 DE 2020 SENADO, 113 DE 2020 CÁMARA

*por el cual se declara patrimonio cultural de la Nación el Festival Araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo Reinado Internacional de la Belleza Llanera.*

Doctor  
**ARTURO CHAR CHALJUB**  
Presidente  
Senado de la Republica

**Referencia:** Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No 354 de 2020 Senado, 113 de 2020 Cámara, "Por el cual se declara patrimonio cultural de la Nación el Festival Araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera"

Señor Presidente:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5 de 1992 y en atención a la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, me permito presentar Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley de la referencia, en los siguientes términos:

#### 1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley tiene por objeto declarar Patrimonio Cultural de la Nación el "Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera", que se celebra en el municipio de Arauca (Arauca), reconociendo al municipio de Arauca (Arauca) como el lugar de origen y a sus habitantes como gestores principales de dicho festival.



#### 2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA


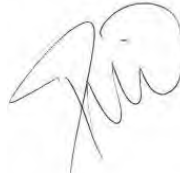
Se trata de una iniciativa de origen Congresional, radicado en la Secretaria General de la Cámara de Representante el 20 de julio de 2020, por el Representante del departamento de Arauca José Vicente Carreño Castro, y publicado en la gaceta 667 de 2020. La ponencia para primer debate se encuentra publicada en la Gaceta 911 de 2020 y la ponencia para segundo debate se puede consultar en la Gaceta 1127 de 2020. El texto definitivo de Cámara de Representantes se publicó en la Gaceta 1288 de 2020. La ponencia para primer debate en el Senado, fue publicada en la gaceta No. 12 de 2021, y se votó por unanimidad en reunión virtual de la Comisión sexta del Senado de la República en la sesión del 13 de abril de 2021.

#### 3. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

Las fiestas bravas de Arauca o de toros coleados empezaron a celebrarse en 1870, por eso es una de las más antiguas en su género. Estas fiestas netamente populares, se realizaban con el fin de tener unos días de esparcimiento y descanso a las tareas del trabajo de llano y consistían en alborada musical, carreras de encostalados, riñas de gallos, coleo y cabalgata por las 3 o 4 calles principales que en ese entonces eran unas 700 u 800 casas de bahareque y techo de palma. Estas festividades se realizaron ininterrumpidamente hasta 1917, cuando en función pastoral llegaron los padres lazaristas y las hermanas vicentinas, quienes le dijeron a las autoridades comisariales, ganaderos y comerciantes que

<p>realizaran las fiestas del 4 al 8 de diciembre en honor a Santa Barbara, patrona de los Llaneros. Desde entonces se denominaron "fiestas patronales de Santa Barbara" Este estilo de festejo prevaleció hasta la década del 50 el cual fue suspendido por 3 años.</p> <p>En 1965, los señores Valois Paredes, Francisco Lomónaco, Alfonso Medina, Alfonso Santoyo y Luis Pérez, entre otros, propusieron al arpista David Paredes Bello organizar un festival de música llanera, con el fin de salvaguardar y promover el folklore llanero, y le propusieron que se incluyeran modalidades tan autótonas como ejecución del arpa, cuatro, maracas, (mejor conjunto), voz recia (masculina y femenina), pareja de baile criollo, poema y pasaje inédito, declamador de poema, coplero y candidata, dama acompañante y delegado, el cual fue recibido con mucho entusiasmo por la comunidad. Recientemente se incluyó a estas festividades la "pareja de baile de academia o espectáculo".</p> <p>Este festival, es un acontecimiento muy importante para la región, por eso ha contado con la participación de importantes artistas como Juan de los Santos Contreras "El Carro de Palmarito", Ángel Custodio Loyola, el Poeta Ramón Sanabria y José Castillos. Igualmente ha contado con la presencia de Nelson Morales "El ruiseñor de Atamaica", Reynaldo Armas, José catire Carpio, Damaris González, Mario tinoe, Juan Macualo, Luis Lozada "El Cubiro", Pedro López, Ramón Cedeño, Santos Mojica, Manuel Orozco, Ramón Encizo, Jimmy Ron, los hermanos Lizarazo, Manuel Durán, Alberto Cúvelo, José Paredes, Alejandro Tinoe, Óscar Quintero, Myriam González "La Paraulata llanera", Rafael Moreno, Luis rojas, Luis Rodríguez, Lorgio Rodríguez, Juan Fernando Farfán "El coplero sentimental", Ángel Ruiz (El Ángel Negro), Ernesto Andrea, Julián Estrada, Javier Ramírez, Gustavo Vásquez, Jesús Cravo, José Gregorio Romero, Ramón Castillo, Carlos Guevara, Jacinto Linares, Pedro Pica, Domingo López, Alfredo Díaz, Argenis Salazar, Alcides Padilla, Hernando Guerrero, entre otros.</p> <p><b>A. Diversidad Cultural del Festival</b></p> <p>El desarrollo del festival se ha realizado en diferentes escenarios. Primero frente a la antigua alcaldía, luego se trasladó a la Concha acústica del Parque Simón Bolívar, "Fórum de los libertadores", Centro Comercial 20 de julio, la antigua plaza de ferias en el barrio San Carlos, en el velódromo Miguel Ángel Bermúdez, y a partir del año 2012, se realiza en el centro administrativo municipal o plazoleta de la Alcaldía.</p> <p>Como lo manifesté inicialmente el "Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo, reinado internacional de la belleza llanera", es el festival más antiguo de la región de los Llanos. Por excelencia cuenta con un escenario de la diversidad cultural de los Llanos colombo venezolanos, al tener en su portafolio distintas modalidades: conjuntos musicales, con arpa, cuatro, maracas, bandola y bajo, en donde se califica a los mejores intérpretes de estos instrumentos, y en donde se evalúa la interpretación desde distintos parámetros, al constatar que cada instrumento tiene sus diferentes niveles y líneas de complejidad.</p> <p>Otra importante modalidad es la "Narración de cacho", considerada una narrativa de acontecimientos, en donde el artista echa un cuento de manera curiosa y jocosa, que hace reír a la gente, con terminología llanera, con un sin número de anécdotas, contando sobre los quehaceres de los llaneros en la sabana, en</p>	<p>donde se relata lo acontecido en una faena de ganado o el par de cotizas y de cuchillo a la cintura – incrustado en la cubierta y al lado izquierdo- que se le encargó al "Blanco" cuando fue al pueblo. Una modalidad de singular importancia es la "Narrativa llanera", en donde el poema aborda cada uno de los pequeños y grandes mundos del llanero, como la declamación a la vaquería, los amores y los desamores, los amaneceres y los atardeceres, los encuentros casuales con la bola e fuego y La Llorona, sin dejar de mencionar que en ésta y otras modalidades se cuenta con extraordinarias letras inéditas -en donde se hace necesario además organizar y clasificar un archivo sobre éstas- dándose a conocer con el galardón mayor de esa modalidad al famosísimo poeta y cantor Rafael Martínez, en donde se inmortaliza su famosa letra "El cazador novato", insigne por excelencia de este género del folklore, y ahora la elección de un poema en donde se enaltece el legado un personaje cultural.</p> <p>Es de anotar que el "Canto de Vaquería" fue declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO, teniendo en cuenta que el mismo busca tranquilizar al ganado, fomentando una relación armónica del hombre llanero con el animal, mientras se ordeña en el corral, en el arreo para llevar a más de mil novillos de Arauca a Villavicencio, motivado este último para que no se salga de la manada, como también para que no se saliera al tumbar el corral, o en las jornadas de aparte o de selección de animales por algún motivo, siendo una canción corta con extraordinario ritmo y melodía, que finalmente se convirtió en una expresión artística en el mencionado Festival, en donde se le exige además a los que participen en canto, para que en su interpretación inicien con un canto vaquería.</p> <p><b>B. La evolución del joropo</b></p> <p>El "Baile tradicional", está estrechamente ligado con el Departamento de Arauca, porque es una tierra de bailadores de joropo, lo que seguramente propició para que se diera un fenómeno muy particular, como fue la transformación o evolución al baile del joropo "espectáculo" –en donde diferentes promovido hace más de una década por el Ingeniero Óscar Salguero Castejón, como también Luis Alberto González (Pistirino), Danilo Mantilla, Sain Robin, Santos Durán, Efraín Medina, Patricia Mantilla, Liliana Moreno, Yaneth Cueto, entre otros- dando cabida a pasos mucho más fuertes y marcados (zapateo simultáneo del hombre y la mujer), el énfasis en la planimetría y un vestuario mucho más diverso y colorido, sin perder la sencillez y autenticidad dentro del mismo baile del joropo, en donde la aceptación de este nuevo género o modalidad fue un lento proceso para el sector tradicionalista del folklore, pero que últimamente ha sido acogido como una expresión propia en los diferentes festivales de música llanera en Casanare, Meta, Guaviare y Vichada, hasta tal punto que esta "evolución" ha trascendido a Venezuela, en donde igualmente se ha incluido como un género más de la cultura y el folklore.</p> <p><b>C. Génesis del resto de festivales</b></p> <p>El Festival del Joropo ha sentado las bases para la creación posterior de certámenes tan importantes como el Torneo Internacional del Joropo en Villavicencio (Meta) –fundado por el maestro Miguel Ángel Martínez "El cojo"; Las cuadrillas de San Martín (Meta), el Cimarrón de Oro en Yopal (Casanare), Festival Internacional de la Bandola Llanera en Maní (Casanare), y Festival Folclórico de la Música Llanera el</p>
<p>"Cachicamo de Oro" en Santa Rosalía Vichada, como también el Festival Internacional de Música Llanera Arpa de Oro en Saravena - Arauca, entre otros.</p> <p>Así mismo, el Festival ha generado otro tipo de expresiones culturales como "El día de la Araucanía" –celebrado el 8 de diciembre-, el conocido "joropódromo" en donde distintos grupos de danza llaneros se desplazan por las vías -con la presencia de los jurados en distintas partes de las misma- hasta llegar finalmente a la Concha Acústica, como también –en el cierre del Festival- la jornada de " El Llanero auténtico", en donde los participantes demuestran su aprendizaje sobre la faena en el llano, y que se convierte en un atractivo adicional no solo del evento sino de la misma diversidad y riqueza de la llanidad en el Departamento de Arauca.</p> <p><b>D. El reinado como estrategia de integración</b></p> <p>El reinado al que cada vez se vinculan más Departamentos del País, se convierte por excelencia en un espacio de integración colombo venezolano, en donde se fortalece ese común denominador cultural, sociológico y folklórico, al exaltar no solo la inigualable belleza de la mujer llanera, sino también su formación y estructuración en el vasto universo de su idiosincrasia, siendo tenida en cuenta para la elección de la nueva soberana, el talento en el canto y la interpretación de un instrumento, el conocimiento del trabajo de llano, los infaltables mitos y leyendas, la diversidad gastronómica y hasta los rezos para conjurar las tragedias y las enfermedades, como también una sólida formación académica de educación media y educación superior, lo que permite un interesantísimo proceso de sincretismo cultural, o en otras palabras la conciliación de nuestra cultura con la sociedad contemporánea.</p> <p><b>E. Aportes del Festival al crecimiento Económico</b></p> <p>Finalmente, conviene anotar que la realización del "Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera", contribuye anualmente al crecimiento económico y la generación de empleo en el municipio de Arauca, con la afluencia de cientos de turistas de los llanos orientales y el resto del territorio nacional, al igual que diferentes Estados de Venezuela y el resto de Latinoamérica.</p> <p><b>4. PROPOSICION EN PRIMER DEBATE</b></p> <p>En consideración a lo dispuesto en el artículo 175 de la Ley 5ª de 1992, se procede a señalar que, durante la discusión de la iniciativa legislativa, la ponente presentó una proposición al artículo 6 para eliminar a R.T.V.C, en el entendido que dicha entidad, no puede prestar servicios a título gratuito, ni invertir sus recursos en favor de terceros, para lo cual se autorizó al gobierno Nacional para que produzca el programa de televisión y radio, sobre el "Patrimonio Histórico y Cultural" del Festival del Joropo, destacando los diferentes aspectos demográficos, sociales y económicos del municipio de Arauca, la cual fue aprobada por unanimidad.</p>	<p><b>5. IMPACTO FISCAL</b></p> <p>Una de las discusiones que se ha suscitado desde la promulgación de la Constitución de 1991, ha sido los alcances del Congreso de la República para fijar un gasto público en un proyecto de ley que no sea iniciativa del Gobierno Nacional, a lo que se responde que el Ejecutivo es el ordenador del gasto y por lo tanto se reserva el derecho de presentar iniciativas legislativas que contengan aspectos de carácter fiscal, como es el caso del Plan Nacional de Desarrollo, el presupuesto nacional, la autorización para adquirir empréstitos y el monopolio rentístico de los juegos de suerte y azar.</p> <p>Sin embargo, el Congreso de la República sí puede expedir leyes que autoricen la inversión en una determinada obra (como es el caso de las leyes de honores), con la condición de que se ajuste a los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, sin perder el Ejecutivo la potestad de decidir finalmente si se invierte o no en esa obra. Es así como el Artículo 5 del Proyecto de Ley autoriza "al Gobierno Nacional, para que, dentro de los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales para las obras de utilidad pública y de interés social", que tienen relación directa con la declaratoria como patrimonio cultural del "Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera</p> <p>Es de resaltar que la Sentencia C782-01, al explicar que "el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público. Sin embargo, corresponde al Gobierno decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto esos gastos, por lo cual no puede el Congreso, al decretar un gasto, "ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos". Por ende, el escrutinio judicial para determinar si en este aspecto una ley es o no constitucional consiste en analizar si la respectiva norma consagra "un mandato imperativo dirigido al ejecutivo", caso en el cual es inexecutable, "o sí, por el contrario, se trata de una ley que se contrae a decretar un gasto público y, por lo tanto, a constituir un título jurídico suficiente para la eventual inclusión de la partida correspondiente, en la ley de presupuesto", evento en el cual es perfectamente legítima".</p> <p><b>6. MARCO JURÍDICO</b></p> <p><b>Aspectos Constitucionales</b></p> <p>La Constitución Política en su artículo 150, establece la competencia al Congreso de hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Interpretar, reformar y derogar las leyes</li> </ol> <p>"Artículo 8°. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación."</p>

<p>“Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.</p> <p>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”.</p> <p>“Artículo 71. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.”.</p> <p>De la misma manera en su artículo 154 la norma Superior señala que <i>las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución</i> .</p> <p><b>7. CONFLICTOS DE INTERÉS</b></p> <p>De conformidad con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, en la que se establece que el autor del proyecto y el ponente presentarán la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto y de esta forma señalar algunos criterios en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales. Por lo anterior me permito manifestar que este proyecto no genera ningún conflicto de intereses, pues lo que se busca es declarar como patrimonio cultural de la Nación el Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera.</p> <p>El Consejo de Estado en Sentencia con Radicación: 11001-03-15-000- 2019-02830-00 determinó: “No cualquier interés configura la causal de perdida de investidura, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es: Directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; Particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y Actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisible.</p>	<p><b>8. PROPOSICION</b></p> <p>Con fundamento en las anteriores consideraciones presento ponencia positiva y solicito a los Honorables Senadores de la República dar segundo debate al Proyecto de Ley No 354 de 2020 Senado, 113 de 2020 Cámara, “Por el cual se declara patrimonio cultural de la Nación el “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>AMANDA ROCIO GONZALEZ R.</b> Senadora Ponente</p>
<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 354 DE 2020 SENADO, No. 113 DE 2020 CÁMARA “POR EL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL “FESTIVAL ARAUCANO DE LA FRONTERA TORNEO INTERNACIONAL DEL JOROPO Y EL CONTRAPUNTEO REINADO INTERNACIONAL DE LA BELLEZA LLANERA”</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>Decreta:</b></p> <p><b>Artículo 1.</b> Declárese Patrimonio Cultural de la Nación el “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”, que se celebra en el municipio de Arauca (Arauca).</p> <p><b>Artículo 2.</b> Reconózcase al municipio de Arauca (Arauca) como el lugar de origen y a sus habitantes como gestores principales del “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”.</p> <p><b>Artículo 3.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, contribuirá en la promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, desarrollo y fomento, nacional e internacional del “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”.</p> <p><b>Artículo 4.</b> El Ministerio de Cultura iniciará lo correspondiente para la declaratoria y el manejo como patrimonio cultural del “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”, de acuerdo con lo estipulado en la presente Ley y en los artículos 4, 5, 8 y 11.1 de la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008.</p> <p><b>Artículo 5.</b> A partir de la promulgación de la presente Ley y de conformidad con los artículos 334, 341, 359 y 366 de la Constitución Política, autorizase al Gobierno Nacional para que efectúe las apropiaciones requeridas en el Presupuesto General de la Nación, de conformidad con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, para la remodelación, recuperación, construcción y terminación de las siguientes obras, que tiene que ver de manera directa con la realización del mencionado festival:</p> <p>a) Complejo cultural “Alma llanera”.</p> <p>b) Museo “Festival del Joropo”.</p>	<p>c) Monumento múltiple “Festival del Joropo”.</p> <p>d) Construcción del sendero y parque lineal histórico del Festival del Joropo, que incluye las cápsulas virtuales para proyección de la obra en 3D.</p> <p>e) Investigación y publicación de las memorias del Festival del Joropo.</p> <p><b>Artículo 6.</b> En un plazo no mayor a un año de la entrada en vigencia de esta Ley, se autoriza al Gobierno Nacional producir un programa de televisión y radio, que será transmitido por el canal institucional Señal Colombia, Canal del Congreso y la Radio Difusora Nacional, sobre esta condición de “Patrimonio Histórico y Cultural” del mencionado Festival, destacando además los diferentes aspectos demográficos, sociales y económicos del municipio de Arauca.</p> <p><b>Artículo 7.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>AMANDA ROCIO GONZALEZ R.</b> Senadora de la República</p>

<p style="text-align: center;"><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 13 DE ABRIL DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 354 DE 2020 SENADO, No. 113 DE 2020 CÁMARA</b></p> <p><b>“Por el cual se declara patrimonio cultural de la Nación el “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera””</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Decreta:</b></p> <p><b>Artículo 1.</b> Declárese Patrimonio Cultural de la Nación el “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”, que se celebra en el municipio de Arauca (Arauca).</p> <p><b>Artículo 2.</b> Reconócese al municipio de Arauca (Arauca) como el lugar de origen y a sus habitantes como gestores principales del “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”.</p> <p><b>Artículo 3.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, contribuirá en la promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, desarrollo y fomento, nacional e internacional del “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”.</p> <p><b>Artículo 4.</b> El Ministerio de Cultura iniciará lo correspondiente para la declaratoria y el manejo como patrimonio cultural del “Festival araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo reinado internacional de la belleza llanera”, de acuerdo con lo estipulado en la presente Ley y en los artículos 4, 5, 8 y 11.1 de la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008.</p> <p><b>Artículo 5.</b> A partir de la promulgación de la presente Ley y de conformidad con los artículos 334, 341, 359 y 366 de la Constitución Política, autorizase al Gobierno Nacional para que efectúe las apropiaciones requeridas en el Presupuesto General de la Nación, de conformidad con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, para la remodelación, recuperación, construcción y terminación de las siguientes obras, que tiene que ver de manera directa con la realización del mencionado festival:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Complejo cultural “Alma llanera”.</li> <li>b) Museo “Festival del Joropo”.</li> <li>c) Monumento múltiple “Festival del Joropo”.</li> <li>d) Construcción del sendero y parque lineal histórico del Festival del Joropo, que incluye las cápsulas virtuales para proyección de la obra en 3D.</li> <li>e) Investigación y publicación de las memorias del Festival del Joropo.</li> </ul>	<p><b>Artículo 6.</b> En un plazo no mayor a un año de la entrada en vigencia de esta Ley, <b>se autoriza al Gobierno Nacional producir</b> un programa de televisión y radio, que será transmitido por el canal institucional Señal Colombia, Canal del Congreso y la Radio Difusora Nacional, sobre esta condición de "Patrimonio Histórico y Cultural" del mencionado Festival, destacando además los diferentes aspectos demográficos, sociales y económicos del municipio de Arauca.</p> <p><b>Artículo 7.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.</p>
<p style="text-align: center;"><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 13 de Abril de 2021, el Proyecto de Ley No. <b>354 de 2020 SENADO, No. 113 de 2020 CÁMARA</b> “POR EL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL ARAUCANO DE LA FRONTERA TORNEO INTERNACIONAL DEL JOROPO Y EL CONTRAPUNTEO REINADO INTERNACIONAL DE LA BELLEZA LLANERA”, <i>según consta en el Acta No. 33, de la misma fecha.</i></p> <div style="text-align: center;">  <p><b>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS</b> Secretario General Comisión Sexta del Senado</p> </div>	<p style="text-align: center;"><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>La Mesa Directiva Autoriza el Informe pre sentado para Segundo Debate por la Honorable Senadora AMANDA ROCÍO GONZALEZ RODRÍGUEZ, al Proyecto de Ley No. <b>354 de 2020 SENADO, No. 113 de 2020 CÁMARA</b> “POR EL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL ARAUCANO DE LA FRONTERA TORNEO INTERNACIONAL DEL JOROPO Y EL CONTRAPUNTEO REINADO INTERNACIONAL DE LA BELLEZA LLANERA”,<i>,” DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 “REGLAMENTO DEL CONGRESO”</i>, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS</b> Secretario General Comisión Sexta del Senado</p> </div>

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2020  
SENADO**

*por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional.*

<p>Bogotá D.C., mayo de 2021</p> <p>Honorable Senador <b>ARTURO CHAR CHALJUB</b> Presidente Senado de la República Ciudad</p> <p><b>ASUNTO:</b> Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 141 de 2020 – Senado, "Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".</p> <p>Honorable Presidente,</p> <p>Atendiendo lo establecido en el reglamento del Congreso, Ley 5 de 1992, y la gentil designación que nos hicieron la Mesa Directiva de ésta Célula Legislativa, nos permitimos hacerle llegar el informe de ponencia para segundo debate del correspondiente Proyecto de Ley No. 141 de 2020 – Senado, "Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional" para que sea puesto en consideración de la Honorable Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>RUBY HELENA CHAGÜI SPATH</b> Senadora de la República Partido Centro Democrático</p>	<p><b>Informe de ponencia para segundo debate en Senado del proyecto de Ley 141 de 2020 – Senado</b></p> <p><b>"Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".</b></p> <p><b>1. Antecedentes</b></p> <p>El presente Proyecto de Ley fue presentado el 22 de julio de 2020 ante la secretaría del honorable Senado de la República por los honorables congresistas <b>Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Ruby Helena Chagüi Spath, Santiago Valencia González, Oscar Darío Pérez, Alejandro Corrales Escobar, Christian Munir Garces Aljure, Andrés García Zuccardi, Alfredo Rafael Deluque, Luis Eduardo Díaz Granados, Juan David Vélez.</b> El proyecto fue repartido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado donde se asignó como ponente a la senadora <b>Ruby Helena Chagüi Spath.</b> La iniciativa fue aprobada en primer debate el 13 de abril de 2021.</p> <p><b>2. Objeto</b></p> <p>El presente proyecto de ley está estructurado como una iniciativa que busca desarrollar la política pública para la promoción e inclusión de la bicicleta en el país, que, por sus características, hace parte de una cultura global hacia la interiorización de medios de transporte con cero emisiones de dióxido de carbono, permitiendo fortalecer las prácticas ecológicas del desarrollo sostenible.</p> <p>A nivel internacional la bicicleta se ha convertido en un sustituto de los medios de transporte motorizados, permitiendo expandir las preferencias de los consumidores hacia una alternativa de bajo costo, ecológicamente viable y de acceso generalizado, cuyo fin es satisfacer la demanda por movilidad en un contexto de intermodalidad.</p> <p>La iniciativa propone: desarrollar el modelo de Bici – inclusión, incentivar la cultura de uso de la bicicleta en los entornos urbanos, promover el respeto entre el ciclista, el peatón y su entorno, articular las diferentes estrategias para la implementación y desarrollo de planes, proyectos y programas en infraestructura para mejorar la movilidad, expandir la oferta de ciclo – parqueaderos, incentivar el desarrollo de escuelas deportivas, crear un sello de calidad y corresponder a la participación de la sociedad civil en la construcción de ciudades sostenibles para una mejor calidad de vida.</p>
<p><b>3. Justificación</b></p> <p>El proyecto de ley se sustenta en la forma como hoy pensamos el desarrollo urbano, en un sistema de ciudades ampliamente interconectadas por complejas redes de infraestructura de transporte que se empiezan a ver amenazadas por el colapso del tráfico vehicular, la generación de altos contenidos de dióxido de carbono, el deterioro progresivo de la malla vial y una pérdida relativa de planeación sobre el ordenamiento territorial que chocan con la visión de ciudades sostenibles.</p> <p>Nos encontramos inmersos en la discusión sobre múltiples preguntas en torno al desarrollo sostenible de las ciudades entre ellas están: ¿qué hacer para que las ciudades sean centros de aglomeración agradables para el desarrollo de la vida? ¿cómo pensar la ciudad desde el punto de vista microeconómico y sus efectos en las decisiones de movilidad de los consumidores? ¿cuál es el mejor camino para establecer dinámicas urbanas en con sistemas de transporte intermodal? ¿cómo medir la satisfacción de la sociedad civil con su entorno urbano? ¿cómo generar externalidades positivas frente a la implementación de medios de transporte limpios y alternativos que sirvan al interés general de los habitantes? Y por supuesto, ¿cómo incide el uso de la bicicleta en el mercado inmobiliario de la ciudad?</p> <p>Lo anterior implica que, para llevar a cabo una política pública, deben identificarse dos momentos; el factual, relacionado con las dinámicas actuales de la ciudad respecto del comportamiento de la movilidad y el contra factual, sobre el que se plantean los distintos escenarios, sobre lo que podría ser o pudiera haber ocurrido si se tomara una u otra decisión. Para ello la pregunta en sí, aloja un alto significado de valor que trasciende al evento mismo por el cual se formula un objetivo. De manera tal, que, al existir un acervo de cuestionamientos, se construyen evidentemente redes de conocimiento que constituyen la materia prima de diseño y aplicación de la política.</p> <p>Así las cosas, la justificación se halla en la clara definición de un evento para el que se está configurando un posible cambio, derivado de alternativas que converjan al desarrollo de un escenario práctico, válido y eficiente respecto de los intereses de una población o grupo de estudio.</p> <p>La bicicleta como medio de transporte por sí sola no representa un problema, ni tampoco una solución, bajo el entendido de su utilización relativa de acuerdo con las necesidades del usuario. En cambio, sí representa un reto de acceso a las dinámicas urbanas pues para que exista un sistema de movilidad completo debe tenerse certeza sobre los medios idóneos para constituir un modelo, de ahí que la regulación sea un catalizador para cumplir con los objetivos socialmente constituidos.</p> <p>En este orden de ideas, lo que pretende este proyecto de ley, está justificado por la necesidad de una regulación que no restrinja o excluya el uso de la bicicleta, sino que</p>	<p>por el contrario le permita transferirse como un beneficio social para el desarrollo de la vida de los habitantes. No excluye ni rivaliza, por el contrario, provee los medios sobre la libertad de elegir entre uno y otro medio de transporte y perfecciona sus dinámicas.</p> <p><b>4. Consideraciones</b></p> <p>La Bici-Inclusión, es una oportunidad que no rivaliza ni excluye los beneficios del uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte para el fortalecimiento de ciudades sostenibles. Por el contrario, se convierte en una herramienta que fortalece los procesos de planeación en un contexto de densificación de su uso. Por densificación no se hace referencia al crecimiento desordenado del parque ciclistico que supone interferencias al tráfico de peatones y automotores, sino que conlleva un sentido amplio de expansión eficiente en los viajes hacia el lugar de trabajo, los medios integrados de transporte público, la escuela o si se quiere, la actividad recreativa y formación deportiva a través de su uso. De manera que confluyan factores dinamizadores en el bienestar de la población, refiriéndome al estado actual de su uso, nos encontramos con la siguiente afirmación:</p> <p><i>"En las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC), el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano está creciendo significativamente y está ayudando a mejorar la movilidad, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas. El ciclismo urbano es una opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de nuestras ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire y las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. La bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades" BID (2015).</i></p> <p>De acuerdo con lo anterior, se identifica el punto central de este proyecto de ley; ayudar a la mejora de movilidad generando externalidades positivas para la población, respecto de los beneficios de su uso, en este caso, económicos, ambientales, eficientes e integrales. Así, por ejemplo, el uso de la bicicleta puede aportar a la reducción de la accidentalidad y mortalidad de los peatones, al tiempo que aumenta las posibilidades de una vida sana, ligada plenamente a la actividad del deporte, lo que conlleva además a la consolidación de varios escenarios de bienestar general así como a la reducción de costos sociales por efectos de la contaminación y el mal estado y comportamiento del tráfico urbano.</p> <p>El gráfico 1 expone las áreas temáticas de una política inclusiva de la bicicleta, lo que nos permite aproximarnos a los efectos positivos de integración de varios actores que desarrollan vías de conocimiento para llegar a un modelo de transporte en el cual, importa la vida, la interacción y la conciencia social sobre el desarrollo sostenible, entre ellos, la legislación es un componente que hace parte del agregado en el sentido funcional.</p>

La política inclusiva de la bicicleta, se compone de 4 niveles de articulación, el primero de ellos es la capacidad instalada de infraestructura y la provisión de servicios en torno a la misma, el segundo, tiene que ver con la participación ciudadana a través de estrategias de promoción de la política, el tercero, contiene los aspectos normativos y regulación que se compone además de medidas de diseño y aplicación práctica regulatoria, y finalmente, el nivel de operación, que desarrolla, la gestión y el control del sistema de movilidad en bicicleta.

De acuerdo con la guía de ciclo inclusión del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la conjugación de estos 4 elementos, configura el cuerpo de la política para incluir la bicicleta como medio prioritario de transporte en ciudades sostenibles.

Gráfico 1. Áreas Temáticas de una Política Ciclo – inclusiva



Gráfico 1. Áreas temáticas de una política ciclo-inclusiva. Fuente: BID 2015. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

La existencia de instituciones o secretarías del gobierno local con funciones asociadas exclusivamente a la bicicleta, la creación de políticas de movilidad que incluyan a la bicicleta como medio de transporte de mayor prioridad (después del peatón) y entre otras, la creación de una sensibilidad general hacia la bicicleta en las regulaciones (p. ej. en planificación urbana, en políticas ambientales, etc.).

**Bogotá** tiene una política de movilidad que deja clara la preferencia de la bicicleta sobre otros medios de transporte motorizados y cuenta con personal dedicado al tema en sus

*Secretarías de Movilidad, Desarrollo Urbano, Recreación y Deporte, y de Educación coordinando actividades y formulación de proyectos. [guía para impulsar el uso de la bicicleta BID 2015].*

No obstante, de lo anterior, el país desde 2010 ha venido pensando la ciudad como un sistema complejo de infraestructura para el desarrollo de la movilidad, en ese escenario cobra relevancia la sostenibilidad debido principalmente al colapso de los medios de transporte motorizados tradicionales, que hoy pone en aprietos el diseño logístico de tiempos de llegada a los diferentes puntos de encuentro a donde se dirigen los peatones.

El Banco Mundial, el BID y la CAF, han generado guías sobre el transporte en bicicleta, en especial aquellas cuyo contenido se dirige al sistema de bicicletas públicas.

Como se observa en el gráfico 2, las ciudades de Bogotá (611.472), Santiago (510.569), Ciudad de México (433.981) y Rio de Janeiro (217.000) son las que más viajes diarios en bicicleta reportan y cuyas características corresponden a centros urbanos plenamente desarrollados que poseen áreas metropolitanas y están en algunos casos inmersos en procesos de conurbación.

Gráfico 2. Número de viajes en bicicleta reportados al día

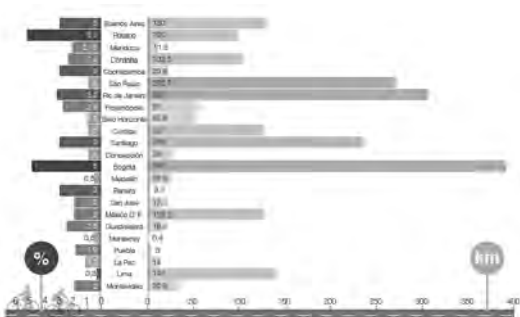


Lo anterior evidencia la relevancia de este medio de transporte en la movilidad diaria de personas y deja abierta la puerta a la necesidad de una regulación que permita organizar este tipo de modos de transporte, partiendo de la base de priorización en la pirámide de transporte a nivel agregado. Convergemos por tanto a ciudades ciclo inclusivas.

*“Una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en la que cualquier persona puede utilizar la bicicleta de manera segura y cómoda para todos sus desplazamientos. Dicho de otra manera, una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en donde la bicicleta es una manera normalizada de transporte de todas las personas, sin importar su edad; para mujeres y hombres; para ir a trabajar o para el ocio; y para todos los periodos del día y del año” [Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas 2016 pg. 30].*

Respecto de las condiciones y disponibilidad de infraestructura para el uso de la bicicleta, se entiende esta como el primer pilar sobre el que se desarrolla la dinámica del transporte, así como la provisión de servicios derivados del tránsito, como los talleres móviles para bicicletas, puntos de información, zonas de parqueo entre otros. Lo que nos remite al estado actual de KM de vías construidos, en el que Bogotá se distingue por tener la mayor cantidad de red de transferencia de carga en América Latina.

Gráfica 3. Porcentaje de viajes realizados y km de infraestructura construida.



Fuente: BID 2015. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

Actualmente Bogotá ha incrementado los km de vía dispuesta para ciclistas, sumando 630 km. Luego que implementara 80 km nuevos de ciclo vías segregadas, independientes y compartidas (en 1974 se implementó la primera ciclo vía en la capital). Medellín es otra ciudad con una gran apuesta por el uso de la bicicleta, así como Cali, Bucaramanga y Barranquilla. Hoy todas las ciudades capitales están desarrollando infraestructura para el uso de la bicicleta.

De acuerdo con la guía para el desarrollo de la ciclo infraestructura en Colombia, a través de la visión de varios autores, se establecen los aportes claves de las políticas ciclo inclusivas como:

- Ayuda a reducir las emisiones del transporte y mitigar el cambio climático (Dalkmann & Brannigan, 2007)
- Requiere el aporte de muchos menos recursos energéticos, materiales y monetarios que las alternativas motorizadas (Hook, 2006)
- Constituye una estrategia eficaz para mejorar la calidad del aire y el ruido (Pettinga et al., 2009)
- Contribuye a reducir la inseguridad y el riesgo de las calles (Jacobsen, 2003)
- Mejora la salud de los usuarios al hacer mayor actividad física cotidiana (Mueller et al., 2015)
- Facilita la convivencia y la socialización en el espacio público (Gehl, 2010).

Los factores a los que converge el uso de la bicicleta se pueden clasificar como económicos, ambientales, de género, deportivos, recreativos, culturales, cívicos, pedagógicos, saludables entre otros, que hacen parte de la formación integral de la población, así como de la organización urbana para una mayor seguridad y prevalencia de los derechos del ciclista y el peatón. Desde la sanción de la Ley 1811 de 2016, se incluyó por vez primera una iniciativa orientada al incentivo del uso de la bicicleta, con la cual se estableció el marco de inclusión de este medio de transporte a nivel intermodal.

De ahí que, con este proyecto de Ley, se pretenda establecer la Bici-inclusión atendiendo a la necesidad urgente de repensar la ciudad en los distintos entornos de desarrollo que ello implica, entre los más importantes, el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Finalmente, citando la regulación que sobre la materia existe y se desarrolla actualmente desde el Ministerio de Transporte, se nombran las siguientes:

Artículo 1o, del Decreto 87 de 2011, tiene como objeto, *“la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”.*

La Ley 1753 de 2015, se estableció unos estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados en su artículo 204, el cual reza así: *"El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional"*.

La Ley 1811 "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bici-cleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito", establece beneficios por uso intermodal del transporte público.

Artículo 2o de la Constitución Política de Colombia, el cual establece que: *"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"*.

Artículo 311 de la Constitución Política de Colombia, que los municipios son Entidades Estatales y misionalmente les corresponde: *"(...) prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes."*

**5. Conclusiones**

El desarrollo del marco normativo para la inclusión y uso de la bicicleta aún tiene un gran camino por recorrer en lo que respecta a las condiciones de seguridad ampliación de oferta para los medios dispuestos.

La intermodalidad representa unos de los retos y a su vez avances más significativos en el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte prioritario en el país.

Es momento de articular las estrategias del Ministerio de Transporte con los planes que tienen las ciudades capitales y los municipios para el logro de modelos eficientes de uso de la bicicleta.

Las campañas pedagógicas y el desarrollo de la cultura de la bici son claves para el logro de objetivos que nos permita acercarnos cada vez más a un modelo establecido de bici-inclusión en el país.

La participación de la sociedad civil es de vital importancia para el logro de los objetivos trazados en el marco de planificación del desarrollo e implementación de políticas públicas dirigidas al uso e inclusión de la bicicleta.

El programa nacional de bicicletas públicas es un modo de acelerar la convergencia hacia el uso masivo de este medio de transporte.

**6. Pliego de modificaciones**

Texto aprobado en primer debate	Texto propuesto para segundo debate
"Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".	"Por medio de la cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".

**7. Proposición**

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, presentamos ponencia favorable al Proyecto de Ley No. 141 de 2020 – Senado, "Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional" y proponemos al Honorable Senado de la República darle debate al Proyecto de Ley con modificaciones.



**RUBY HELENA CHAGÜI SPATH**  
Senadora de la República  
Partido Centro Democrático

**Texto propuesto para segundo debate del proyecto de Ley 141 de 2020 – Senado**

**"Por medio de la cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional"**.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:


**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer medidas que fortalezcan el uso de la bicicleta como principal medio de transporte, desarrollar instrumentos de pedagogía, cultura y participación, y promover la Bici – inclusión como alternativas que permitan la articulación de los diferentes componentes de desarrollo del transporte urbano en el territorio nacional.

**Artículo 2°. Bici – Inclusión.** Para efectos de la presente ley, entiéndase por *Bici – inclusión*: el conjunto de alternativas, viables, eficaces y eficientes a través de las cuales se remueven barreras que impiden el crecimiento del uso de la bicicleta como modo de transporte, logrando su integración en condiciones seguras, permitiendo una red de esfuerzos integrales y continuos.

**Artículo 3°. Estrategias de Bici – inclusión urbana.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación, articularán procesos de intercambio de conocimiento a través de sus unidades de estudio e investigación para la generación de estrategias y/o programas que serán aplicados por las entidades gubernamentales del orden nacional, departamental y municipal y se focalizarán en la provisión de infraestructura y servicios de inclusión para el uso de la bicicleta.



**Parágrafo 1°.** Créese una comisión especial entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación cuya función será la articulación de estrategias con las entidades del orden departamental y municipal para la implementación de planes, programas y/o proyectos de Bici – inclusión.

**Parágrafo 2°.** Los contenidos técnicos a través de los cuales se adoptan las diferentes

<p>estrategias de Bici - inclusión - urbana estarán contenidos en los respectivos documentos y guías de aplicación, conforme a los procesos de documentación y producción de literatura especializada.</p> <p><b>Artículo 4°. Planes Maestros de Movilidad.</b> Las alcaldías de ciudades capitales y las alcaldías de municipios con población superior a 50.000 habitantes, incorporarán en sus respectivos planes maestros de movilidad al desarrollo de programas de inclusión de la bicicleta como medio de transporte y propenderán por desarrollar planes de infraestructura y conectividad, derivados de las formas de transporte intermodal y Bici - inclusión. Así mismo desarrollarán los planes de movilidad sostenible que permitan articular las estrategias nacionales de Bici - inclusión urbana.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Los lineamientos para la promoción de prácticas y estrategias de Bici-inclusión estarán articulados con las dinámicas de transporte que para su efecto derivarán de los resultados obtenidos por lo contemplado en el artículo 3° de la presente Ley.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> En todo caso la articulación de planes, programas y/o proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte serán expuestos bajo los principios de eficiencia y seguridad de los usuarios y propietarios de este medio, así como de la concurrencia de la sociedad civil para la socialización y aportes de constitución de los mismos.</p> <p><b>Artículo 5°. Planes de ordenamiento territorial.</b> Las ciudades capitales y municipios mayores a 50.000 habitantes propenderán por incluir en sus respectivos planes de ordenamiento territorial (POT) y plan básico de ordenamiento territorial (PBOT) los instrumentos y mecanismos que contribuyan al desarrollo del transporte en bicicleta y la sostenibilidad ambiental, así como del uso del espacio de circulación y estacionamiento.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> En los municipios con población menor a 50.000 habitantes, se desarrollarán estrategias, planes y/o proyectos de Bici - inclusión con fines recreativos para el fortalecimiento del turismo, el deporte y el desarrollo sostenible. Deberán estar contenidos en el esquema básico de ordenamiento territorial (EOT).</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Las áreas metropolitanas, propenderán por establecer esquemas para la implementación del transporte en bicicleta de acuerdo con los planes intermodales de inclusión y desarrollo de infraestructura que permitan el desarrollo de movilidad sostenible.</p> <p><b>Artículo 6°. Bici-parqueaderos.</b> Adecúense dentro de los planes de infraestructura vial y movilidad los planes de priorización de oferta para espacios dedicados al estacionamiento de bicicletas a través de bici - parqueaderos.</p>	<p><b>Parágrafo 1.</b> En ningún caso los estacionamientos para bicicleta podrán ubicarse en zonas donde interfieran con el flujo peatonal y vehicular, o afecten la concurrencia de tránsito urbano, de acuerdo con las prohibiciones contenidas en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1811 de 2016.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Los estacionamientos públicos y privados, deberán dar cumplimiento a un mínimo de plazas disponibles para bicicletas de no menos del 5% de su infraestructura disponible.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> Las edificaciones de propiedad horizontal deberán garantizar la disponibilidad de bici - parqueaderos en procura de la seguridad y acceso para usuarios y propietarios de este medio de transporte. En todo momento podrán acordar con la junta de propietarios las condiciones de disponibilidad y uso de los mismos.</p> <p><b>Parágrafo 4°.</b> A partir de seis (6) meses después de la promulgación de esta ley, el gobierno nacional reglamentará las condiciones de funcionamiento de los bici-parqueaderos de acuerdo con la oferta disponible y la aplicación de las respectivas recomendaciones para su desarrollo y uso.</p> <p><b>Parágrafo 5° Sello de calidad y reconocimiento de Bici inclusión.</b> Créese el sello de calidad y reconocimiento de bici- parqueaderos en el marco de la <i>Bici - inclusión</i> para aquellos establecimientos que dediquen parte o la totalidad de su infraestructura a la prestación de este servicio, el cual hará parte de las buenas prácticas en materia de movilidad y desarrollo sostenible. El Ministerio de Transporte se encargará de la expedición, condiciones y promoción de dicho sello.</p> <p><b>Artículo 7°. Concesiones.</b> Las concesiones viales que actualmente operan en el país y aquellas que surjan de negociaciones futuras, contemplarán y desarrollarán dentro de sus planes de inversión la construcción de infraestructura adecuada para la circulación de bicicletas en el marco de seguridad y complementariedad de los planes de interconexión vial tendientes a la intermodalidad de los sistemas de transporte.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Coordinarán con las alcaldías municipales, distritos y gobernaciones las estrategias, planes y programas de infraestructura para la Bici- inclusión de acuerdo a la oferta de infraestructura y servicios para el desplazamiento y seguridad de los bici usuarios.</p> <p><b>Artículo 8°. Proyectos Tipo.</b> El gobierno nacional, priorizará y ampliará la oferta y ejecución de proyectos que se originen de la necesidad de cobertura de infraestructura y provisión de servicios para el tránsito de bicicletas, en el marco de la interconexión vial en zonas de alto flujo en entornos municipales.</p> <p><b>Artículo 9°. Programa Nacional De bicicletas Compartidas</b> El Ministerio de</p>
<p>Transporte, fortalecerá, promoverá y desarrollará el <i>programa nacional de bicicletas compartidas</i> de acuerdo con la aplicación de los planes piloto en las diferentes localizaciones del territorio nacional en articulación con los gobiernos departamentales y municipales. Será la autoridad encargada del desarrollo del programa.</p> <p><b>Artículo 10°. Bici - Cultura.</b> Establézcase el programa de Bici-Cultura, desarrollado por las secretarías de movilidad y tránsito de las diferentes ciudades y municipios del territorio nacional, a través del cual se implementarán contenidos de pedagogía y campañas dirigidos al cumplimiento de normas de convivencia entre el ciclista, el peatón y su entorno, fundamentadas en la promoción de buenas prácticas en el uso seguro de este medio de transporte, el respeto por las normas de tránsito, así como en el cuidado de la infraestructura dispuesta, el respeto por el medio ambiente, y aquellas manifestaciones de interés general sobre el bienestar de la población. Se hará uso de los medios de comunicación audiovisuales, radio difusores y escritos para sus fines.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Las empresas del sector público y privado incentivarán el desarrollo de una Bici - Cultura, en sus empleados promoviendo campañas pedagógicas sobre el uso y buenas prácticas de este medio de transporte.</p> <p><b>Artículo 11° Participación de la sociedad civil.</b> Las organizaciones de usuarios de bicicleta, representantes de la sociedad civil y población en general, harán parte integral de las estrategias y programas de desarrollo de entornos seguros para el uso de la bicicleta y promoción de una cultura ciudadana en torno a la Bici - inclusión.</p> <p><b>Artículo 12°. Escuelas Deportivas de Ciclismo.</b> El Ministerio del Deporte adelantará estrategias para el fortalecimiento de las escuelas deportivas de ciclismo y el desarrollo de planes integrales de adopción de la bicicleta en las instituciones de educación primaria, básica y media secundaria, así mismo coordinará actividades con las alcaldías municipales para la formación deportiva.</p> <p><b>Artículo 13°. Aplicaciones para el uso de bicicletas.</b> El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones promoverá el uso de aplicaciones que contribuyan a la difusión de la bicicleta en el país y aporten a la seguridad y buen uso de este sistema de transporte.</p> <p><b>Artículo 14°.</b> El gobierno nacional reglamentará en el primer año de sancionada esta ley, los mecanismos de producción de estadísticas de uso de la bicicleta, impacto, desarrollo, población ciclista entre otros.</p>	<p><b>Artículo 15° Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga aquellas que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>RUBY HELENA CHAGÚ SPATH</b> Senadora de la República Partido Centro Democrático</p> </div>



<p><b>Referencias</b></p> <p>Banco Mundial (2020). La COVID-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial. Recuperado de: <a href="https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii">https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii</a></p> <p>Banco de la República (2020). Impacto económico regional del Covid- 19 en Colombia: un análisis insumo-producto. Recuperado de: <a href="https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288">https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288</a></p> <p>Forbes Colombia (2020). Ventas de las pymes han bajado un 65% en Colombia, según reporte. Recuperado de: <a href="https://forbes.co/2020/04/23/negocios/ventas-de-las-pymes-han-bajado-un-65-en-colombia-segun-reporte/">https://forbes.co/2020/04/23/negocios/ventas-de-las-pymes-han-bajado-un-65-en-colombia-segun-reporte/</a></p> <p>Google (2020). Noticias COVID-19. Recuperado de: <a href="https://news.google.com/covid19/map?hl=es-419&amp;gl=CO&amp;ceid=CO:es-419">https://news.google.com/covid19/map?hl=es-419&amp;gl=CO&amp;ceid=CO:es-419</a></p> <p>Organización Mundial de la Salud (2020). Alocución de apertura del Director General de la OMS en la rueda de prensa sobre la COVID-19 celebrada el 11 de marzo de 2020. Recuperado de: <a href="https://www.who.int/es/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19-11-march-2020">https://www.who.int/es/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19-11-march-2020</a></p> <p>Confecámaras (2019). Encuesta de las Cámaras de Comercio sobre el Impacto de la Covid-19 en las empresas colombianas. Recuperado de: <a href="http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf">http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf</a></p> <p>Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta-Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: <a href="https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf">https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf</a></p> <p>Site Marca (2012). En medio de la crisis, los españoles lanzan la campaña hecho en España. Recuperado de: <a href="https://www.sitemarca.com/en-medio-de-la-crisis-los-espanoles-lanzan-la-campana-hecho-en-espana/">https://www.sitemarca.com/en-medio-de-la-crisis-los-espanoles-lanzan-la-campana-hecho-en-espana/</a></p> <p><b>Gráficas</b></p> <p>Encuesta de las Cámaras de Comercio sobre el Impacto de la Covid-19 en las empresas colombianas. Recuperado de:</p>	<p><a href="http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf">http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf</a></p> <p>Las principales ayudas que solicitan los empresarios al gobierno. Recuperado de: <a href="http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf">http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf</a></p> <p>Solicitud ayudas del Gobierno nacional. Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta- Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: <a href="https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf">https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf</a></p> <p>Principales acciones para impulsar la formalización empresarial y lograr la reactivación de las empresas. Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta-Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: <a href="https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf">https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf</a></p>
<p align="center"><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 13 DE ABRIL DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 141 DE 2020 SENADO</b></p> <p align="center"><b>“Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional”.</b></p> <p align="center"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p align="center"><b>Decreta:</b></p> <p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer medidas que fortalezcan el uso de la bicicleta como principal medio de transporte, desarrollar instrumentos de pedagogía, cultura y participación y promover la Bici – inclusión como alternativas que permitan la articulación de los diferentes componentes de desarrollo del transporte urbano en el territorio nacional.</p> <p><b>Artículo 2°. Bici – Inclusión.</b> Para efectos de la presente ley, entiéndase por <i>Bici – inclusión</i>: el conjunto de alternativas, viables, eficaces y eficientes a través de las cuales se remueven barreras que impiden el crecimiento del uso de la bicicleta como modo de transporte, logrando su integración en condiciones seguras, permitiendo una red de esfuerzos integrales y continuos.</p> <p><b>Artículo 3°. Estrategias de Bici – inclusión urbana.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación, articularán procesos de intercambio de conocimiento a través de sus unidades de estudio e investigación para la generación de estrategias y/o programas que serán aplicados por las entidades gubernamentales del orden nacional, departamental y municipal y se focalizarán en la provisión de infraestructura y servicios de inclusión para el uso de la bicicleta.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Créese una comisión especial entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación cuya función será la articulación de estrategias con las entidades del orden departamental y municipal para la implementación de planes, programas y/o proyectos de Bici – inclusión.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Los contenidos técnicos a través de los cuales se adoptan las diferentes estrategias de Bici - inclusión – urbana estarán contenidos en los respectivos documentos y guías de aplicación, conforme a los procesos de documentación y producción de literatura especializada.</p> <p><b>Artículo 4°. Planes Maestros de Movilidad.</b> Las alcaldías de ciudades capitales y las</p>	<p>alcaldías de municipios con población superior a 50.000 habitantes, incorporarán en sus respectivos planes maestros de movilidad al desarrollo de programas de inclusión de la bicicleta como medio de transporte y propenderán por desarrollar planes de infraestructura y conectividad, derivados de las formas de transporte intermodal y Bici – inclusión. Así mismo desarrollarán los planes de movilidad sostenible que permitan articular las estrategias nacionales de Bici – inclusión urbana.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Los lineamientos para la promoción de prácticas y estrategias de Bici-inclusión estarán articulados con las dinámicas de transporte que para su efecto derivarán de los resultados obtenidos por lo contemplado en el artículo 3° de la presente Ley.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> En todo caso la articulación de planes, programas y/o proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte serán expuestos bajo los principios de eficiencia y seguridad de los usuarios y propietarios de este medio, así como de la concurrencia de la sociedad civil para la socialización y aportes de constitución de los mismos.</p> <p><b>Artículo 5°. Planes de ordenamiento territorial.</b> las ciudades capitales y municipios mayores a 50.000 habitantes propenderán por incluir en sus respectivos planes de ordenamiento territorial (POT) y plan básico de ordenamiento territorial (PBOT) los instrumentos y mecanismos que contribuyan al desarrollo del transporte en bicicleta y la sostenibilidad ambiental, así como del uso del espacio de circulación y estacionamiento.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> En los municipios con población menor a 50.000 habitantes, se desarrollarán estrategias, planes y/o proyectos de Bici – inclusión con fines recreativos para el fortalecimiento del turismo, el deporte y el desarrollo sostenible. Deberán estar contenidos en el esquema básico de ordenamiento territorial (EOT).</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Las áreas metropolitanas, propenderán por establecer esquemas para la implementación del transporte en bicicleta de acuerdo con los planes intermodales de inclusión y desarrollo de infraestructura que permitan el desarrollo de movilidad sostenible.</p> <p><b>Artículo 6°. Bici-parqueaderos.</b> Adecúense dentro de los planes de infraestructura vial y movilidad los planes de priorización de oferta para espacios dedicados al estacionamiento de bicicletas a través de bici – parqueaderos.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> En ningún caso los estacionamientos para bicicleta podrán ubicarse en zonas donde interfieran con el flujo peatonal y vehicular, o afecten la concurrencia de tránsito urbano, de acuerdo con las prohibiciones contenidas en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1811 de 2016.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Los estacionamientos públicos y privados, deberán dar cumplimiento a un mínimo de plazas disponibles para bicicletas de no menos del 5% de su infraestructura disponible.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> Las edificaciones de propiedad horizontal deberán garantizar la disponibilidad de bici – parqueaderos en procura de la seguridad y acceso para usuarios y propietarios de este medio de transporte. En todo momento podrán acordar con la junta de propietarios las condiciones de disponibilidad y uso de los mismos.</p>

<p><b>Parágrafo 4°.</b> A partir de seis (6) meses después de la promulgación de esta ley, el gobierno nacional reglamentará las condiciones de funcionamiento de los bici-parqueaderos de acuerdo con la oferta disponible y la aplicación de las respectivas recomendaciones para su desarrollo y uso.</p> <p><b>Parágrafo 5° Sello de calidad y reconocimiento de Bici inclusión.</b> Créese el sello de calidad y reconocimiento de bici- parqueaderos en el marco de la <i>Bici – inclusión</i> para aquellos establecimientos que dediquen parte o la totalidad de su infraestructura a la prestación de este servicio, el cual hará parte de las buenas prácticas en materia de movilidad y desarrollo sostenible. El Ministerio de Transporte se encargará de la expedición, condiciones y promoción de dicho sello.</p> <p><b>Artículo 7°. Concesiones.</b> Las concesiones viales que actualmente operan en el país y aquellas que surjan de negociaciones futuras, contemplarán y desarrollarán dentro de sus planes de inversión la construcción de infraestructura adecuada para la circulación de bicicletas en el marco de seguridad y complementariedad de los planes de interconexión vial tendientes a la intermodalidad de los sistemas de transporte.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Coordinarán con las alcaldías municipales, distritos y gobernaciones las estrategias, planes y programas de infraestructura para la Bici– inclusión de acuerdo a la provisión de infraestructura y servicios para el desplazamiento y seguridad de los bici usuarios.</p> <p><b>Artículo 8°. Proyectos Tipo.</b> El gobierno nacional, priorizará y ampliará la oferta y ejecución de proyectos que se originen de la necesidad de cobertura de infraestructura y provisión de servicios para el tránsito de bicicletas, en el marco de la interconexión vial en zonas de alto flujo en entornos municipales.</p> <p><b>Artículo 9°. Programa Nacional De bicicletas Compartidas</b> El Ministerio de Transporte, fortalecerá, promoverá y desarrollará el <i>programa nacional de bicicletas compartidas</i> de acuerdo con la aplicación de los planes piloto en las diferentes localizaciones del territorio nacional en articulación con los gobiernos departamentales y municipales. Será la autoridad encargada del desarrollo del programa.</p> <p><b>Artículo 10°. Bici – Cultura.</b> Establézcase el programa de Bici-Cultura, desarrollado por las secretarías de movilidad y tránsito de las diferentes ciudades y municipios del territorio nacional, a través del cual se implementarán contenidos de pedagogía y campañas dirigidos al cumplimiento de normas de convivencia entre el ciclista, el peatón y su entorno, fundamentadas en la promoción de buenas prácticas en el uso seguro de este medio de transporte, el respeto por las normas de tránsito, así como en el cuidado de la infraestructura dispuesta, el respeto por el medio ambiente, y aquellas manifestaciones de interés general sobre el bienestar de la población. Se hará uso de los medios de comunicación audiovisuales, radio difusores y escritos para sus fines.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Las empresas del sector público y privado incentivarán el desarrollo de una Bici – Cultura, en sus empleados promoviendo campañas pedagógicas sobre el uso y buenas prácticas de este medio de transporte.</p> <p><b>Artículo 11° Participación de la sociedad civil.</b> Las organizaciones de usuarios de bicicleta, representantes de la sociedad civil y población en general, harán parte</p>	<p>integral de las estrategias y programas de desarrollo de entornos seguros para el uso de la bicicleta y promoción de una cultura ciudadana en torno a la Bici – inclusión.</p> <p><b>Artículo 12°. Escuelas Deportivas de Ciclismo.</b> El Ministerio del Deporte adelantará estrategias para el fortalecimiento de las escuelas deportivas de ciclismo y el desarrollo de planes integrales de adopción de la bicicleta en las instituciones de educación primaria, básica y media secundaria, así mismo coordinará actividades con las alcaldías municipales para la formación deportiva.</p> <p><b>Artículo 13°. Aplicaciones para el uso de bicicletas.</b> <u>Las autoridades de tránsito terrestre a las que hace referencia la Ley 769 de 2002</u> promoverán el uso de aplicaciones que contribuyan a la difusión de la bicicleta en el país y aporten a la seguridad y buen uso de este sistema de transporte.</p> <p><b>Artículo 14°.</b> El gobierno nacional reglamentará en el primer año de sancionada esta ley, los mecanismos de producción de estadísticas de uso de la bicicleta, impacto, desarrollo, población ciclística entre otros.</p> <p><b>Artículo 15° Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga aquellas que le sean contrarias.</p>
<p style="text-align: center;"><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 13 de Abril de 2021, el Proyecto de Ley No. 141 de 2020 SENADO “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS TENDIENTES AL FORTALECIMIENTO DEL USO DE LA BICICLETA COMO PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE URBANO, SE DESARROLLAN INSTRUMENTOS DE PEDAGOGIA, CULTURA Y PARTICIPACIÓN Y SE PROMUEVE LA BICI - INCLUSIÓN EN EL TERRITORIO NACIONAL”, según consta en el Acta No. 33, de la misma fecha.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS</b> Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>	<p style="text-align: center;"><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>La Mesa Directiva Autoriza el Informe pre sentado para Segundo Debate por la Honorable Senadora RUBY HELENA CHAGUI SPATH, al Proyecto de Ley No. 141 de 2020 SENADO “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS TENDIENTES AL FORTALECIMIENTO DEL USO DE LA BICICLETA COMO PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE URBANO, SE DESARROLLAN INSTRUMENTOS DE PEDAGOGIA, CULTURA Y PARTICIPACIÓN Y SE PROMUEVE LA BICI - INCLUSIÓN EN EL TERRITORIO NACIONAL”, DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 “REGLAMENTO DEL CONGRESO”, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS</b> Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>

**C O N T E N I D O**

Gaceta número 392 - Jueves, 6 de mayo de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	<b>Págs.</b>
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto, texto aprobado en primer debate en Comisión Sexta al Proyecto de ley número 354 de 2020 Senado, 113 de 2020 Cámara, por el cual se declara patrimonio cultural de la Nación el Festival Araucano de la frontera torneo internacional del joropo y el contrapunteo Reinado Internacional de la Belleza Llanera. ....	1
Ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones texto propuesto y texto aprobado para primer debate en Comisión Sexta al Proyecto de ley número 141 de 2020 Senado, por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional .....	15