

## CONTENIDO

### 1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 Adopción del Plan de Renovación Urbana "Estación Central"

### 2. NOVEDADES JURISPRUDENCIALES

2.1 La consulta previa y el principio de inmediatez.

### 3. OBSERVATORIO LEGISLATIVO

3.1 Ministerio de Transporte propone Resolución para la modificación de tarifas especiales a vehículos categoría 1

### 1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 Adopción del Plan de Renovación Urbana "Estación Central"

El pasado 16 de mayo el Alcalde Mayor de Bogotá sancionó el Decreto 213 de 2013, por medio del cual se adopta el Plan Parcial de Renovación Urbana "Estación Central", localizado en los barrios La Alameda y Santa Fe de las Localidades de Santa Fe y los Mártires.

El proyecto hace parte del Centro Ampliado, la fase III de Transmilenio, el Plan Zonal del Centro de Bogotá y el Plan de Revitalización Bogotá Humana, consistente en la renovación de más de 10 hectáreas y la construcción de aproximadamente 234.000 metros cuadrados localizados en uno de los puntos más estratégicos de la ciudad.

En esta área se pretende entremezclar una estación subterránea de Transmilenio, con

alrededor de 220 viviendas de interés prioritario, viviendas para diferentes estratos, oficinas, comercio y hoteles.

### Objetivos del plan parcial

Como objetivos primordiales del plan de renovación urbana, el Gobierno Distrital busca, entre otros, aprovechar el desarrollo de la Estación Central de Transmilenio, como elemento estructurante para el redesarrollo urbanístico del área central de la ciudad.

Así mismo se tiene planteado mejorar las condiciones de habitabilidad del sector, con el fin de atraer nuevos habitantes a través de la oferta de vivienda de Interés Prioritario y del potenciamiento de los sistemas de transporte que conectan el plan parcial con el resto de la ciudad.

Adicionalmente se busca promover la optimización en la infraestructura de estacionamientos alternando su uso en los horarios laborales y los horarios de descanso, aprovechando la mezcla de usos que posibilita el proyecto.

### Otorgamiento de licencias urbanísticas

El Decreto contiene un capítulo dedicado a las condiciones bajo las cuales se deben otorgar las licencias urbanísticas, que garantice la adecuada ejecución del Plan de Renovación Urbana.

Para estos efectos, los predios incluidos dentro de las Unidades de Actuación Urbanística deberán obtener licencia de urbanización previa a la licencia de construcción. Estas sólo se podrán obtener una vez se cumplan

las obligaciones y exigencias de las correspondientes licencias de urbanización que deberán incluir los compromisos resultantes del reparto de cargas, según conste en los documentos que deberá suscribir el solicitante con las empresas de servicios públicos domiciliarios y la Secretaría Distrital de Movilidad.

Estos documentos deberán señalar en forma clara, expresa y exigible la forma de cumplimiento de las obligaciones de construcción de las obras derivadas del reparto de cargas de manera tal que presten mérito ejecutivo.

Por otra parte, los predios que no hacen parte de las Unidades de Actuación Urbanística, podrán solicitar directamente licencia de construcción que deberán incluir los compromisos resultantes del reparto de cargas, establecidos en el artículo 24 del Decreto.

## 2. NOVEDADES JURISPRUDENCIALES

### 2.1 La consulta previa y el principio de inmediatez.

El pasado primero de abril del año en curso, la Corte Constitucional se pronunció en Sala de Revisión, Magistrado Ponente Jorge Iván Palacio Palacio, sobre la acción de tutela interpuesta por Donaldo Barrios como representante legal del Consejo Comunitario de la comunidad Negra de Barú, contra la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, el Ministerio del Interior y otros.

El señor Barrios interpuso la acción de tutela por considerar vulnerados sus derechos fundamentales a la consulta previa, debido pro-

ceso, la participación, la existencia, la identidad cultural, la autonomía, la integridad cultural y social; lo anterior debido que a mediados del año 2009 se inició la socialización del proyecto de infraestructura Sociedad portuaria Puerto Bahía. El proyecto consiste en la construcción de un puerto multipropósito de dos muelles, una zona franca y una comercial.

En el desarrollo del proceso de consulta previa para la construcción inicial del puerto y su posterior ampliación, no se vinculó a la Comunidad Negra de Barú. Menciona el actor que, el proyecto le ha producido impactos negativos a toda la isla de Barú, incluyendo la zona donde habita su comunidad, y afectación a la diversidad biológica, migración de aves a causa de la tala de árboles y desplazamiento de las comunidades al interior de la isla.

### Primera Instancia

La Sala Jurisdiccional Disciplinaria del Consejo Seccional de la Judicatura de Bolívar, mediante providencia del 10 de julio de 2012 declaró improcedente la acción de tutela respecto de todas las pretensiones. En relación a la consulta previa y la construcción del muelle, refirió que no existe vulneración de los derechos fundamentales de la agrupación accionante, en la medida en que la consulta se llevó a cabo con las comunidades que le fueron certificadas a la empresa por el Ministerio del Interior como afectadas por el proyecto.

### Segunda Instancia

La Sala Jurisdiccional Disciplinaria del Consejo Superior de la Judicatura, confirmó parcialmente la decisión impugnada. señalando que

la acción de tutela no cumple con el requisito de inmediatez, teniendo en cuenta que la consulta previa se efectuó durante los años 2009 y 2010, "Por tanto no puede venir a cuestionar dichas determinaciones dos años después de su realización, pues tal proceder no respeta el principio de oportunidad con el cual se debe actuar en este tipo de acciones constitucionales ya que de permitirlo se atenta contra la seguridad jurídica.

### Consideraciones de la Corte

En cuanto al principio de inmediatez, la Corte menciona que la naturaleza de algunos derechos fundamentales conlleva a que su goce efectivo implique el acaecimiento de varios actos sucesivos y/o complementarios. Esto obliga, en paralelo, a que el análisis de procedibilidad de la acción de tutela deba ir atado al reconocimiento de cada una de esas etapas. En esos términos, el límite incontestable para interponer la solicitud de protección no es el transcurso de un periodo de tiempo determinado, sino el acaecimiento del fenómeno de la carencia actual de objeto. Por lo anterior, para que el amparo sea procedente, no obstante haber transcurrido un tiempo prolongado desde la ocurrencia del acto lesivo, se requiere que la afectación de derechos fundamentales que se pretende remediar sea actual.

En cuanto al derecho fundamental de consulta previa, la Corte ha destacado que este derecho tiene sustento Constitucional en la visión pluralista de nuestra sociedad, en la adopción de medidas especiales, de carácter favorable frente a grupos vulnerables o personas en condición de debilidad manifiesta; en

la diversidad étnica que prescribe el respeto de las diferencias culturales como elemento constitutivo de la Nación, y el mandato que rechaza la imposición de la forma de vida mayoritaria. Asimismo, la Corte evidenció que el alcance del derecho a la consulta previa se extiende a todas las células que componen la comunidad.

Entonces, a pesar de ser una de las agrupaciones poblacionales afrodescendientes que habitan en ese lugar, la comunidad de Barú, no fue incluida dentro de las reuniones efectuadas con la empresa privada y con el Ministerio del Interior.

A diferencia de las decisiones de instancia, la Sala de Revisión, señala que en este caso se presenta una vulneración palpable del derecho a la consulta previa y que, aunque han pasado algunos años desde el momento en que se dio inicio al proceso, la naturaleza de esta atribución, las características de este caso y la ausencia del acaecimiento del fenómeno de la carencia actual de objeto, impiden una aplicación mecánica del principio de inmediatez.

La Corte, concede el amparo del derecho fundamental a la consulta previa y ordena que en el término de 48 horas el Ministerio y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A den inicio a los pasos necesarios para iniciar este proceso con la comunidad de Barú para que sea incluida en todo beneficio compatible con sus costumbres, que sea derivado de la construcción del muelle multipropósitos.

Por lo anterior, la Corte revoca la providencia del Consejo Superior de la Judicatura y en su lugar concede la protección del derecho a favor de la comunidad de Barú.

### 3. OBSERVATORIO LEGISLATIVO

3.1 Ministerio de Transporte propone Resolución para la modificación de tarifas especiales a vehículos categoría 1

Recientemente el Ministerio de Transporte dio a conocer un proyecto de Resolución a través del cual se busca establecer criterios uniformes para otorgar tarifas especiales a vehículos categoría 1.

Estas especificaciones aplicarían para los nuevos peajes tan pronto sea publicada la Resolución definitiva. Para los ya existentes, su aplicación dependerá de los análisis particulares que efectúen la ANI y el Invias.

#### **Beneficiarios de la tarifa especial**

En el borrador de resolución se propone como beneficiarios de la tarifa a los propietarios de vehículos categoría 1 quienes residan dentro de los 20 kilómetros de las franjas de la estación de recaudo de la tasa de peaje, siempre y cuando su estrato socio económico sea 1, 2 o 3.

Quienes deseen obtener este beneficio deberán presentar certificado de residencia expedido por la Alcaldía Municipal, el certificado de tradición y libertad del inmueble del solicitante o copia del contrato de arrendamiento a nombre del solicitante, acreditar la titularidad de máximo 1 vehículo de servicio particular por residente solicitante, fotocopia de la cédula de ciudadanía, fotocopia de la licencia de conducción vigente y fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo para el cual requiere el beneficio.

El número máximo de beneficiarios por municipio se calculará de acuerdo con el número de habitantes de la siguiente forma:

Municipios entre 1 y 100000 habitantes 0.1% de la población.

Municipios entre 100001 y 500000 habitantes 0.05% de la población.

Municipios con más de 500000 habitantes el 0.005 de la población.

La tarifa aplicable a estos beneficiarios será del 75% del valor de la tarifa plena vigente para cada estación.

#### **Selección de cupos de tarifa especial**

Cada municipio deberá seleccionar los beneficiarios de tarifa especial, para lo cual deberán ejecutar un proceso de socialización en su jurisdicción, informando sobre los criterios enunciados en el aparte anterior.

Posteriormente se debe elaborar una base de datos con los posibles beneficiarios residentes en el municipio, propietarios de vehículos categoría 1, que tengan uso frecuente de la vía y circule a través de la estación de peaje.

Si desea obtener alguno de los documentos aquí reseñados puede realizar la solicitud en la siguiente dirección de correo electrónico: [dgarzon@infraestructura.org.co](mailto:dgarzon@infraestructura.org.co)