



NO HAY CLARIDAD EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL SITP

**Por: Yurany Tatiana Suárez
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos**

Hace algunas semanas, el Secretario de Movilidad de Bogotá, Fernando Álvarez, anunció que los resultados del estudio del Metro no estarán listos el 20 de julio, como estaba presupuestado, sino hasta finales de agosto. Según el funcionario, la idea es garantizar la calidad de la investigación que adelanta la firma consultora Sener, encargada de los diseños, y perfeccionar los resultados de los mismos.

La noticia coincidió con el momento en que la Secretaría de Movilidad define las estrategias para poner en marcha el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP- que tiene entre sus objetivos reducir a 13 las empresas de transporte que existen en la ciudad, poner fin a la guerra del centavo y crear un tiquete único para que los usuarios puedan acceder a los diversos sistemas de transporte.

Y aunque el decreto que da vía libre al proyecto será firmado próximamente por el alcalde Samuel Moreno, para los concejales de Bogotá el SITP presenta serios inconvenientes; por esta razón, el Cabildo Distrital en cabeza de las bancadas de los Partidos Liberal, de la U, Cambio Radical y Mira, citaron a un debate de control político, donde mostraron su preocupación por la poca claridad que ha mostrado la Administración Distrital con respecto a las acciones que se van a adelantar para integrar eficientemente todos los sistemas de transporte: Metro, Tren de Cercanías, Transmilenio y buses.

Al respecto, la concejal Gilma Jiménez hizo un llamado de atención al alcalde de Bogotá para que explique qué va a pasar con la carrera séptima y con la primera línea del Metro. Así mismo, criticó el hecho de que aún no se haya implementado el SITP y que hasta el momento no existan los estudios y diseños del mismo.

En el mes de marzo el Tribunal Administrativo de Cundinamarca le dio plazo de cuatro meses al Distrito para poner en práctica la Sistema Integrado de Transporte Público, el cual estaba previsto que entrara en funcionamiento en agosto de 2007. *"Se infiere una clara y evidente falta de planeación e incluso de falta de voluntad política de la Administración"*, señala el fallo del Tribunal.

INCONVENIENTES DEL SITP

El cabildante Carlos Vicente de Roux aseguró que no se pueden elaborar los diseños del SITP hasta no saber qué va a pasar con el Metro. En este sentido, indica que hay dos caminos *"esperar hasta que estén los estudios del Metro o aplicar el SITP sin tener en cuenta este sistema de transporte"*.

Por otro lado, aunque el concejal Javier Lastra asegura que las finalidades del SITP son *"integrar los diferentes sistemas de transporte a nivel físico, operativo y tarifario, modernizar el parque automotor, centralizar el sistema de recaudo y promover un cambio cultural de la ciudadanía"*; reconoce que existen serias diferencias en torno a la tarifa de lo que sería la implementación del sistema.

Luego de hacer una exhaustiva revisión con las dos partes, los transportadores y la Administración Distrital, el cabildante encontró que mientras el Gobierno dice que existirá una tarifa y un excedente por trasbordo, los transportadores señalan que la gente no está de acuerdo con ese procedimiento y que los bogotanos tendrían que pagar por la utilización del servicio cerca de \$ 2200 pesos.

Así mismo, Lastra denunció que frente al diseño que tiene la Administración para dar entrada al SITP, en algunas zonas podría llevar a que colapse el transporte masivo como Transmilenio, *"ya que la población*



que no tiene como desplazarse y tendría que por obligación utilizar dicho sistema, lo cual llevaría a que exista más sobrecupo del que existe actualmente”, señaló.

Por tanto, el concejal hizo tres propuestas a la Administración Distrital para solucionar los diferentes inconvenientes que se presentan con el SITP: que ante la ausencia de la construcción de las otras fases del Sistema Transmilenio se estudió la posibilidad de organizar el transporte colectivo para no colapsar el transporte masivo; discutir el manejo del recaudo con la participación de los transportadores a través del modelo de fiducias y auditorías; y por último, definir un nuevo modelo para calcular las tarifas del transporte público colectivo.

TARIFA DIFERENCIAL

Ante estas denuncias, el concejal Carlos Baena solicitó a la Administración que implemente una tarifa social con la entrada en vigencia del SITP, que no afecte la sostenibilidad del sistema, pero sí ayude a las personas que no cuentan con los recursos suficientes para pagar los pasajes de transporte. Así mismo, mostró su preocupación por el futuro de los pequeños propietarios de buses y colectivos, razón por la que preguntó a la Secretaría de Movilidad si se va a democratizar el transporte en la ciudad.

La cabildante Martha Ordóñez coincide con este planteamiento ya que de acuerdo con sus investigaciones *“los gastos en transporte público de un hogar es del 15%, sin contar que el 40% de los viajes en Bogotá los hacen las personas de estrato 1 y 2”*. En consecuencia, propuso manejar una tarifa diferencial para estudiantes, discapacitados y adultos mayores, y a la vez, precisar una tarifa asequible a todos los usuarios que garantice la calidad del servicio de transporte.

Para el concejal Orlando Castañeda lo más preocupante es que los ciudadanos aún no tienen claridad de qué es el Sistema Integrado de Transporte *“ya que ni siquiera la Administración sabe el qué, cómo, cuándo y el dónde de la implementación del sistema, resumiendo así la incoherencia en cuanto a las promesas de campaña y la vergonzosa realidad de nuestra ciudad, que cada vez está en retroceso”* concluyó.

Si bien el Secretario de Movilidad, Fernando Álvarez, no se pronunció respecto a las irregularidades denunciadas por los concejales de Bogotá frente al SITP, lo cierto es que el Cabildo Distrital mostró su inconformismo con el manejo que se le ha dado al tema y exhortó a la Administración para que sea coherente con las declaraciones respecto al rumbo de este sistema y exigió claridad.

¿QUÉ SE ESPERA CON EL SITP?

Con la implementación del SITP la ciudad se dividirá en 13 zonas que serán manejadas por igual número de operadores, por lo que se realizará un censo para establecer cuántos buses circulan actualmente en Bogotá. Según los cálculos técnicos, cada zona será servida por 1.000 buses, lo que significa que habrá que sacar de circulación 3.000 de los 16.000 que circulan por la ciudad.

Si todo sale como está planeado, el sistema estará en funcionamiento en los primeros meses de 2012, de acuerdo con la Secretaría de Movilidad.

Mientras se sabe qué va a pasar con la carrera séptima, en los próximos días saldrán de circulación 1.170 buses de esa vía. Y en cuanto al Metro, la Alcaldía ha informado que una vez estén listos los resultados de la consultoría, habrá que definir el impacto ambiental y urbanístico y su financiación.



NIÑOS DE BOGOTÁ NO QUIEREN IR AL COLEGIO

Por: Katherine Vela
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

“Cerca de 500 mil niños y adolescentes del Distrito tienen miedo de ir al colegio”. Así lo denunció la concejal Martha Ordóñez tras analizar las cifras del estudio de victimización escolar realizado por la Universidad de los Andes, donde uno de cada dos estudiantes encuestados asegura haber sido víctima de robo o atraco en la entrada o salida de sus colegios.

Ante esta situación, la cabildante del Partido de la U realizó un debate de control político con el objetivo de identificar las fallas del Programa Caminos Seguros que implementó la Administración Distrital a finales del año 2004 con el fin de proteger y garantizar el bienestar de los niños (as) y reducir cualquier tipo de amenaza que incida o prevalezca en el camino que hacen todos los días del colegio a la casa y viceversa.

Según Ordóñez, este objetivo ha sido descuidado por la Administración Distrital ya que no se volvieron a elaborar mapas de riesgos con los niños de forma periódica para ubicar las zonas críticas y se dejó de sensibilizar y de integrar a la comunidad en el proceso.

Actualmente *“no hay claridad si el proyecto tiene una asignación presupuestal y un soporte tanto técnico como jurídico que garantice la operatividad del mismo”*, afirmó la concejal. Por tanto, hoy en día sólo el 1,3% de los colegios distritales desarrollan plenamente el Programa Caminos Seguros y el 20% está comprometido a continuar con su operación; esto después de que en el 2005 había 182 colegios implementándolo.

ENTORNOS INSEGUROS

En medio de la sesión, la cabildante aseguró que visitó 35 instituciones educativas en las localidades de Suba, Rafael Uribe, San Cristóbal, Chapinero, Ciudad Bolívar, Mártires, Kennedy y Bosa para verificar las condiciones de seguridad del entorno de los planteles. Lo preocupante, en su opinión, es que en la mayoría de éstas la señalización es deficiente (semáforos, cebras, reductores de velocidad y demarcaciones de zonas escolares), lo cual ocasiona que muchos estudiantes sean víctimas de accidentes de tránsito.

Ordóñez señaló que disposiciones normativas como la que establece las zonas escolares con velocidad restringida y la cátedra de educación vial, *“no se están implementando cabalmente en Bogotá”*. Situación similar ocurre con las patrullas escolares que operan en los horarios de entrada y salida de los estudiantes a los colegios y que se fortalecen desde octubre de 2008 con auxiliares bachilleres. Actualmente este programa atiende sólo a 20 colegios del Distrito (5% del total).

Es posible identificar en los entornos de las instituciones educativas la existencia de pandillas, delincuencia común, expendio y consumo de drogas, porte de armas blancas y de fuego, agresión entre estudiantes, robos venta de alcohol a menores de 18 años y zonas de prostitución, entre otros problemas, que agravan la situación de seguridad de los estudiantes cuando se dirigen a sus colegios.

“La realidad, muy cruel por cierto, es que los niños, niñas y adolescentes de Bogotá son diariamente atracados, amenazados, apuñaleados, abusados, irrespetados, blanco de balas perdidas y tienen pánico de ir a estudiar”, afirmó Ordóñez.

Es tan crítica la situación que en el colegio Gustavo Morales Morales, ubicado en la localidad de Suba, los jóvenes realizan constantes protestas, por medio de pancartas, donde expresan su inconformidad y el repudio a todos los tipos de violencia que enfrentan diariamente. Igualmente, con esta forma de expresión pacífica piden a la Administración Distrital, a la Policía Metropolitana y a las demás entidades encargadas, a que tomen acciones pertinentes e inmediatas para solucionar esta problemática.



Fotos cortesía oficina de la concejal Martha Ordóñez

ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL

Precisamente, con ese objetivo la concejal Ordóñez hizo un llamado a las Secretaría de Movilidad, Hábitat, Educación y de Gobierno para que articulen su trabajo, coordinen las estrategias en la materia y den cumplimiento así tanto a la Ley de Infancia y Adolescencia como a la Constitución Nacional en el artículos 44 y 315.

Adicionalmente la cabildante planteó una serie de recomendaciones para disminuir los índices de inseguridad en los colegios del Distrito, como por ejemplo: dar prioridad a las localidades más violentas para desarrollar y fortalecer el Programa de Caminos Seguros; mejorar las condiciones de entorno en los espacios que son desolados y peligrosos; hacer mas vistosas las señales de tránsito y promover procesos pedagógicos que permitan informar la zona del camino seguro actualizando mapas de riesgos.

Por su parte los concejales Celio Nieves y Edgar Torrado coincidieron en asegurar que es necesario crear escuelas para “desaprender”, en donde los niños y jóvenes se olviden de los comportamientos violentos que han cultivado y representado debido a la influencia de los medios de comunicación, las calles y sus propios hogares. Según Torrado, *“un individuo sano es propositito y creativo. Un ser humano no puede construir nada en la vida si no se ha construido a sí mismo”*.

COMPROMISOS DE LA ADMINISTRACIÓN

El Secretario de Educación, Abel Rodríguez, aunque reconoció que la entidad que tiene a su cargo no maneja directamente los temas de seguridad como expendio de drogas o atracos, señaló que los programas que se han adelantado son de carácter pedagógico y que deben fortalecerse al interior de los colegios con la ayuda de la Policía.



Según el funcionario, por ahora no es posible contar con la colaboración de policías profesionales en la materia puesto que se tiene planeado construir una red de monitores vinculados que, con la ayuda de cámaras de video, trabajará por disminuir la violencia que se vive en el entorno de los colegios.

Para la Secretaria de Gobierno, Clara López, la solución no está únicamente en aumentar el pie de fuerza policial ya que los actos de vandalismo *“son una profunda enfermedad social”*. Por tanto, pide que el Congreso de la República apruebe la Ley que prohíbe el porte de armas para lograr avances significativos en la materia, ya que en algunas ocasiones no son suficientes las capturas de ladrones y la desarticulación de bandas que realiza la policía de Bogotá.

Por último, el Secretario de Movilidad, Fernando Álvarez, se comprometió a implementar acciones inmediatas para solucionar las problemáticas en cuanto a señalización, calles y transporte de los colegios distritales señalados por la concejal Ordóñez en su investigación.

De todas formas, la mayoría de cabildantes se cuestionaron, teniendo en cuenta que el colegio es el segundo hogar, por la clase de hogar que se le está brindado a los niños. En consecuencia, hicieron evidentes las condiciones de seguridad en las instituciones educativas de la ciudad, los problemas que existen en la materia y comprometieron a la Administración Distrital a adelantar programas efectivos para solucionar tal situación.

CIFRAS DE INSEGURIDAD ESCOLAR EN BOGOTÁ

- 980.000 niños (as) de colegios oficiales caminan para ir a su institución.
- En tan solo 6 meses se pasó de 50 a 98 colegios en condiciones críticas de violencia.
- El 40% de los colegios en condición crítica se ubican en Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar.
- Tunjuelito, Engativá y Rafael Uribe Uribe representan el 20%.
- Suba, San Cristóbal, Antonio Nariño, Puente Aranda constituyen el otro 20%.

Una encuesta realizada por la Universidad de los Andes sobre victimización muestra que:

- El 11% de los estudiantes en Bogotá se sienten inseguros dentro de sus colegios.
- 28% (500.000 niños) se sienten inseguros en el camino de ida y regreso a sus colegios.



ANTONIO SANGUINO: CONCEJAL MILITANTE DE LA DEMOCRACIA

**Por: Luís Alejandro Gómez Rozo
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos**

El concejal Antonio Sanguino es lector asiduo de filosofía e historia, cinéfilo por naturaleza y apasionado militante de la paz y la reconciliación. Actividades que le han servido desde sus trece años para convertirse en el líder social y político de la izquierda democrática colombiana que es hoy en día.

Su pasión por la política y el interés por ayudar a los demás siempre lo ha demostrado, tanto así que rápidamente se convirtió en un fuerte activista y dirigente estudiantil en el Colegio Nacional Loperena de Valledupar, en la década de los setenta. A pesar de que Sanguino nació en esta ciudad, no duda en asegurar que es nortesantedereano por origen, cesarense por experiencia vital y bogotano por compromiso.

En 1990 se graduó como sociólogo de la Universidad Cooperativa de Colombia y en 1996 como Magíster en Administración y Planificación de Desarrollo Regional de la Universidad de los Andes. En la actualidad adelanta estudios para optar al título de Doctor en Gobierno y Administración Pública en la Universidad Complutense de Madrid.

TRABAJO CON LA GENTE

No es raro que una persona con la trayectoria política del concejal Antonio Sanguino haya sido el fundador de diversas organizaciones sociales e intelectuales. De hecho, a finales de los años ochenta estuvo en la dirección nacional del Movimiento Político “A Luchar” y luego hizo parte de la AD-M19 en el departamento de Santander.

Sin embargo, las amenazas contra su vida y la de su familia no se hicieron esperar. Por esta razón en 1990 se trasladó a Bogotá, en donde se vinculó a la Corriente de Renovación Socialista. Este movimiento le permitió comprometerse *“con las soluciones negociadas al conflicto armado colombiano”*, asegura Sanguino.

La experiencia recogida en estos movimientos, en la asesoría a la Presidencia de la Comisión de Derechos Humanos de la Cámara de Representantes y en el Centro Jorge Eliécer Gaitán donde se desempeñó como educador, le sirvió para crear la Corporación Nuevo Arco Iris, uno de los mayores logros del concejal y del que se siente más orgulloso. Por medio de esta institución, de la que ha sido director ejecutivo y presidente por diez años, ha podido trabajar arduamente por los Derechos Humanos, la paz y la reconciliación en el territorio colombiano.

Así mismo, y con el objetivo de seguir defendiendo las políticas sociales incluyentes, participó en la fundación del Polo Democrático Alternativo. Partido que lo acompañó en su aspiración de llegar al Concejo de Bogotá y luchar desde allí por mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Es tan fuerte esta convicción que los bogotanos no dudaron en brindarle su apoyo. Fue así como en las elecciones del 28 de octubre del 2007 obtuvo 11.382 votos, convirtiéndose en el sexto concejal con mayor votación en la lista del Polo.



PROYECTOS POR BOGOTÁ

Una de las mayores preocupaciones del concejal Sanguino es la poca inclusión que existe en Bogotá, por lo que considera necesario superar las desigualdades y las exclusiones, fortalecer la convivencia política y solucionar los conflictos sociales y políticos por la vía pacífica.

Para materializar estos ideales, Sanguino elaboró el Acuerdo 370, sancionado recientemente por el Alcalde Moreno, que establece lineamientos de política pública para la atención integral de las víctimas de graves violaciones a los Derechos Humanos, delitos de lesa humanidad y crímenes de guerra.

En su opinión, la iniciativa *“reconoce la realidad dramática desde el punto de vista humanitario en Bogotá, como principal receptor de las víctimas de graves violaciones a los derechos humanos”*. Igualmente, el Acuerdo establece la creación del ‘Comité Distrital de Atención a las Víctimas’ como instancia de coordinación y articulación de la política pública, conformado por las diferentes entidades del Distrito y representantes de las Organizaciones de Víctimas.

Otro tema que inquieta al concejal es el gran problema de Bogotá con respecto a la movilidad. Aunque considera que la actual Administración Distrital está trabajando por brindarle a los bogotanos mejores vías y un eficiente sistema de transporte, no dudó en poner su granito de arena en la materia y radicó un proyecto de acuerdo para la chatarrización de carros particulares. La idea es sacar de circulación los vehículos particulares que tengan más de 20 años de uso, que no sean clásicos o antiguos, con el fin de reducir la contaminación y mejorar la movilidad en la ciudad.

“En Bogotá existen más de 1.200.000 vehículos particulares, los cuales aumentan en 64 mil cada año y que si se pusieran en línea recta sumarían casi 200 kilómetros. Ello indica que llegará un momento en que no habrá espacio para la circulación de tantos vehículos con la actual infraestructura vial, llegando entonces a un estado de inmovilidad total. De ahí la importancia del proyecto”, aseguró Sanguino.

Con el fin de fortalecer la economía y el trabajo en la ciudad, el cabildante elaboró el Acuerdo 389, que rige a partir del primero de julio del presente año, y establece lineamientos para la formulación de la política pública de financiación y democratización del crédito en Bogotá. Uno de los objetivos del proyecto es brindar mayores oportunidades de créditos bancarios a los ciudadanos que tengan pequeñas empresas o famiempresas.

A pesar de lo anterior, considera que los temas ambientales ocuparán la agenda de la ciudad en un futuro próximo, teniendo en cuenta que *“lo ideal sería crear un modelo sustentable de ciudad”*, señala el Concejal. En este sentido, hace un llamado de atención a la Administración Distrital para que trabaje eficientemente por el manejo adecuado de las basuras en Bogotá y por los vertimientos ilegales de lixiviados que se están produciendo en el Relleno Doña Juana y que van a parar al Río Tunjuelo.

DEMOCRACIA PARTICIPATIVA

El Cabildo Distrital le ha entregado al concejal grandes satisfacciones, como ser elegido por sus colegas como el Vicepresidente de la Corporación durante el presente año. Reconoce que su nombramiento es un ejemplo claro de que la izquierda colombiana puede realizar, por la vía democrática, las transformaciones y los cambios que necesita el país.

Por consiguiente, y a diferencia de otros cabildantes, Sanguino no está interesando en llegar al Congreso de la República por el momento. Su prioridad se enmarca en desempañar una excelente labor en el cargo que actualmente ocupa para representar de la mejor forma posible a quienes depositaron su confianza en él y en el programa político del Polo Democrático Alternativo.



Su propósito a futuro es trabajar por el respeto de los derechos de los ciudadanos y fortalecer la democracia participativa en Bogotá, tarea que asume como un desafío *“que se fundamenta en asumir la ciudad de todos por excelencia, desde una visión de futuro, incluyente, con justicia social, tolerante, diversa y ambientalmente sostenible”*, afirma Sanguino. En últimas, su apuesta es hacer de Bogotá una ciudad en donde todos los ciudadanos que la habitan se sientan realmente orgullosos.

ALGUNOS PROYECTOS DE ACUERDO AUTORÍA DEL CONCEJAL SANGUINO

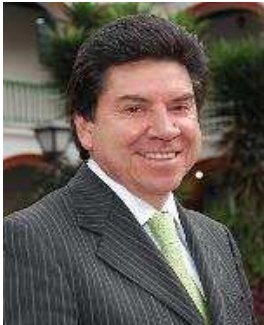
Proyecto de Acuerdo	Nombre
No. 038 de 2009	Disposiciones tendientes a mejorar el acceso a la justicia y restablecimiento de derechos de las mujeres en Bogotá, D.C.
No. 133 de 2009	Estrategias para la convivencia vecinal y seguridad en obras en Bogotá, D.C.
No. 159 de 2009	Establecimiento de semáforos sonoros que orienten a la población invidente y de la tercera edad.
No. 162 de 2009	Lineamientos para la formulación de la política pública de financiación y democratización del crédito para la economía popular en Bogotá.
No. 226 de 2009	Emisión de la estampilla "Bogotá Protegida"
No. 309 de 2008	Promover normas tendientes a promover la participación ciudadana en la orientación de la inversión pública en las localidades de Bogotá.



LA OPINIÓN DEL CONCEJAL

A RECUPERAR \$400.000 MILLONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Por: **Fernando López Gutiérrez**¹
Concejal de Bogotá



A Plenaria del Concejo de Bogotá pasó el proyecto de Acuerdo 197 de 2009, por medio del cual se adoptan medidas para la recuperación de la cartera del FONDATT en liquidación por concepto de multas por infracción a normas de tránsito.

Esta iniciativa, que se discutirá en las actuales sesiones extraordinarias, brindará a los ciudadanos que tienen pendiente de pago comparendos anteriores al 31 de diciembre de 2006, cuatro meses de beneficio para ponerse al día con el Distrito.

Con este proyecto se busca evitar que el Distrito pierda \$400.000 millones por concepto de infracciones de tránsito que dejó de cobrar la desaparecida Secretaría de Tránsito, por ausencia de gestión y que están a punto de caducar.

Hay cerca de 800.000 comparendos pendientes de pago que requieren una medida de “choque” que motive a los infractores a hacer acuerdos de pago con el FONDATT en liquidación. El FONDATT debió culminar su proceso de liquidación el pasado 30 de junio, pero tiene una cartera por cobrar de \$526.000 millones y sólo ha recaudado \$32.300 millones (6.15% del total).

La propuesta ofrecerá a los infractores un descuento del 90% de la sanción, es decir, quien tiene una multa pendiente con el FONDATT por \$500.000, gracias al proyecto, pagaría 275.000 (\$250.000 de la multa y solo \$25.000 de la sanción).

No se trata de premiar a quienes han cometido infracciones de tránsito sino de normalizar una cartera que se puede perder en su totalidad porque es de difícil cobro.

Otra cosa es hablar de los comparendos por infracciones de tránsito de la actual Secretaría de la Movilidad, que no entran en este proyecto porque sería muy grave para la ciudad encontrar que se estén repitiendo los mismos errores que llevaron a la liquidación de la entonces Secretaría de Tránsito.

PROYECTO DE ACUERDO 197 DE 2009

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA RECUPERACIÓN DE LA CARTERA DEL FONDATT – EN LIQUIDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN A NORMAS DE TRÁNSITO”

EL CONCEJO DE BOGOTA DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y en especial de las Conferidas en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1.993:

¹ Autor del Proyecto de Acuerdo No. 197 de 2009



ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Facúltase al FONDATT en liquidación y/o entidad responsable para que, con relación a la cartera vigente al 31 de diciembre de 2006 otorgue a los deudores de multa por concepto de infracciones a las normas de tránsito en Bogotá, el siguiente beneficio temporal:

Un descuento del noventa por ciento (90%) del incremento de la sanción que se hubiere impuesto a todos aquellos infractores, como consecuencia de no haber asistido a la audiencia de que trata el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, siempre y cuando se cancele totalmente la respectiva obligación.

PARÁGRAFO PRIMERO: Este beneficio tendrá una duración de hasta cuatro (4) meses, a partir de la sanción de éste Acuerdo.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La Administración Distrital implementará, en caso necesario y a través de las entidades competentes, los mecanismos y procedimientos que viabilicen los fines del presente Acuerdo.

ARTÍCULO TERCERO: El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Mayor información:

- Teléfono: 2088258 oficina 604
Calle 36 No. 28 A - 41
flopezgutierrez@hotmail.com
www.fernandolopezgutierrez.com