



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 646

Bogotá, D. C., viernes, 4 de agosto de 2017

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 63 DE 2017 SENADO

por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Declárese al municipio de Flandes, Tolima, como Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, en su condición de “Cuna de la Aviación Militar de Colombia”.

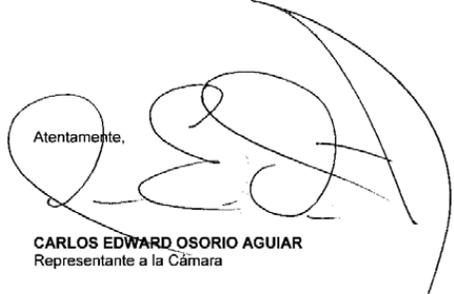
Artículo 2°. *De las obras y su financiación.* Autorícese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Cultura, para que en coordinación con la Gobernación del Tolima y la Alcaldía de Flandes se asignen recursos destinados a la construcción y dotación del “Museo Aeronáutico Cuna de la Aviación Militar de Colombia” en el Municipio de Flandes, Tolima, con el objetivo de exaltar, preservar y divulgar la memoria de las gestas heroicas y patrióticas que tuvieron lugar en dicho Municipio, que conforman un importante patrimonio histórico y cultural de la nación colombiana.

Artículo 3°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Cultura, contribuirá al fomento, promoción, difusión, conservación, protección, desarrollo y financiación del patrimonio cultural e histórico del municipio de Flandes, al ser la cuna de la aviación militar de Colombia.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,

Atentamente,



CARLOS EDWARD OSORIO AGUIAR
Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene como propósito que el legislativo actuando dentro de la competencia que le otorga la constitución y la ley, fije disposiciones orientadas a garantizar la preservación, conservación, promoción y difusión del patrimonio histórico de la Nación que representa el municipio de Flandes ubicado en el Departamento del Tolima, al ser cuna de la aviación militar en Colombia.

II. MARCO LEGAL

Constitucionalmente, los artículos 150, 154, 334, 341 y 359 numeral 3, señalan la competencia por parte del Congreso de la República para interpretar, reformar y derogar las leyes; la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas para presentar proyectos de ley y/o de actos legislativos.

Adicionalmente, la Ley 5ª de 1992, en su artículo 140 en concordancia con la Constitución Política de Colombia, establece que los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas, pueden presentar proyectos de ley, razones por las cuales esta iniciativa no invade las órbitas, ni las competencias de las otras Ramas del Poder Público, en especial las correspondientes al Ejecutivo en cabeza del Gobierno nacional.

Por otra parte, el proyecto de ley está enmarcado dentro de las normas constitucionales señaladas en los artículos 7º, 8º, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia; así como en la Ley 397 de 1997 o Ley General de Cultura.

III. ANTECEDENTE HISTÓRICO

El contenido del antecedente histórico fue aportado por el doctor Luis Felipe Cárdenas Díaz, Asesor Aeronáutico y Aeroportuario, quien viene desarrollando la investigación desde el año 2003 a la fecha, con el fin de documentar el presente proyecto de ley.

La aviación colombiana nació gracias a las inquietudes de un grupo de caballeros con influencias en las altas esferas del gobierno de la época. Fue así como el día 7 de septiembre de 1916, al impulso del Club Colombiano de Aviación, el Congreso Nacional expidió la Ley 15 de 1916, por la cual se disponía el envío a Europa de una comisión de militares, para enterarse de los avances bélicos, pero principalmente de la aviación.

Al sancionar esta primera Ley Aérea, el señor presidente de la República José Vicente Concha, exclamó: “Está muy cercano el día en que Colombia tenga su propia aviación”.

A pesar de la expedición de la Ley 15/1916, de la voluntad del Gobierno del Presidente Concha y del interés por parte del Ejército de hacer efectivo su cumplimiento, la situación económica del país en ese época impidió que tan loables propósitos pudieran hacerse realidad.

Conocidas las experiencias de la Primera Guerra Mundial sobre el empleo de la aviación como arma de combate, una vez superados los problemas económicos, el Congreso colombiano, exhortado por el presidente Marco Fidel Suárez, demostró la necesidad de que las instituciones militares fortalecieran sus capacidades, introduciendo definitivamente en su organización las unidades aéreas. De esta manera se logró la elaboración de la Ley 126 de 1919 que dio origen a la Aviación Militar posteriormente denominada Fuerza Aérea Colombiana.

El 31 de diciembre de 1919, el presidente Marco Fidel Suárez, sancionó la Ley 126 por la cual se creaba la Aviación Militar como quinta arma del Ejército de Colombia. El ilustre mandatario intuyó que con aquel acto se estaban afianzando los destinos de la nación hacia metas de desarrollo y por ello había que aportar la introducción de la aeronáutica como medio para acortar las distancias y superar la abrupta topografía del territorio colombiano.

El Decreto 2172 del 10 de diciembre de 1920 derogó la Ley 126 de 1919 y creó la Sección de Aviación Militar, dependiendo directamente del Ministerio de Guerra, que más tarde se constituiría en el departamento 8 del Ministerio de Guerra, División General de Aviación Militar, mediante Decreto 2065 del 1º de diciembre de 1932.

Con el fin de garantizar el desarrollo de la aviación en Colombia, el presidente Marco Fidel Suárez gestionó con su homólogo francés, Alexandre Millerand, el envío al país de una misión militar aérea y la adquisición de las primeras aeronaves militares. Francia tenía por aquella época muchos pilotos militares veteranos, sobrevivientes de la Primera Guerra Mundial, y una floreciente industria aeronáutica.

A mediados de 1920 el Gobierno contrató en Francia y trajo al país la primera Misión de instructores de Aviación compuesta por el señor: Coronel René Guichard, como piloto jefe, quien ostentaba varias honrosas condecoraciones y era miembro de la Legión de Honor Francesa y por los señores Jean Jonnard y José Island como pilotos instructores; Paul Poillot y Lucien Sloscher como mecánicos instructores. Todos ellos habían tomado, al servicio de Francia, parte activa en el conflicto Europeo, llamado la Primera Guerra Mundial o la Gran Guerra, que terminó en 1918.

La Misión francesa estudió las condiciones del país e inicialmente escogió, por las buenas condiciones del terreno, las llanuras cercanas a la ciudad de Mariquita como lugar para que funcionara la Primera Escuela de Aviación Militar, pero por igualdad de circunstancias y mayores facilidades de conexión con la capital de la República, se designó de preferencia el corregimiento de Flandes (Tolima) para sede de la Escuela, acondicionando como aeródromo un terreno cercano a orillas del Río Magdalena y próximo a la ciudad de Girardot.

Allí se improvisó una pista de 300 metros de largo por 40 de ancho y se construyeron 6 grandes cobertizos de guadua y teja metálica que servían de hangares talleres y almacenes.

De tal suerte, el 15 de febrero del año 1921, se cumplió el acto inaugural del instituto con

la iniciación de las clases sobre aerodinámica y mecánica, y el 30 de marzo se efectuaba el primer vuelo en el biplano G-3 de matrícula A-1 pilotado por el Coronel Guichard.

Esta misión trabajó arduamente en la creación de toda la infraestructura operativa y técnica de la escuela de Flandes, así como en la instrucción de vuelo propiamente dicha, entre el 15 de febrero de 1921 hasta el 28 de abril de 1922. Contaba con 5 hangares de guadua y zinc, y su dotación constaba de 3 aviones monomotor “Caudron G – III”, 4 aviones bimotor “Caudron G-IV” y 4 aviones monomotor Nieuport Delage 11 de caza, diseñado como avión de combate, dotados todos con motores rotativos Le Rhone 9C de 80 Caballos de Fuerza (H.P.).

El personal de pilotos era el siguiente:

Jefe de la Misión Militar Francesa de Aviación, Coronel René Guichard

Paul Poillot, Piloto Instructor

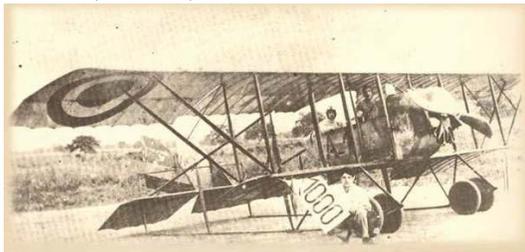
Jose Island, Piloto Instructor

Ferdinand Macchoux, Piloto Instructor

Mecánicos: Jean Schlosser, Javier Monad.



La misión francesa al mando del Coronel René Guichard (al centro) con los alumnos de la naciente Escuela Militar de Aviación en las Instalaciones de la Base Aérea ubicada en Flandes, Tolima, en febrero de 1921.



Caudron G – III.

Avión pionero de la base aérea de Flandes, fabricado en FRANCIA, diseñado como entrenador militar en 1912, su velocidad máxima es de 70 nudos (aprox. 130 km/h). Estos aviones carecían de frenos y en aquella época no se habían ideado los trampolines para trancar las ruedas cuando

el motor funcionaba y por ello los estudiantes o alumnos debían sostenerlos de las alas.



Caudron G – IV de Bombardeo.

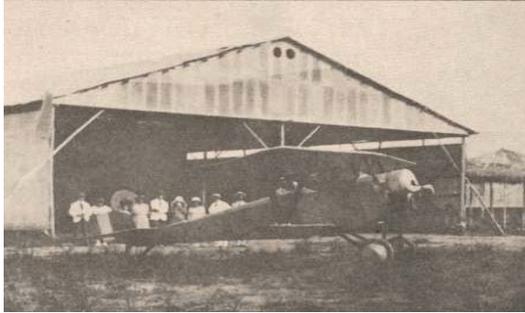


Newport Delage 11 de caza, monoplaza

La Base Aérea de Flandes, se construyó en la hacienda “San Luis” de propiedad de Francisco Rocha Vargas. La base constaba de cinco hangares con estructura de guadua y zinc, de construcción muy poco técnica para las maniobras aeroportuarias, por lo que demoraba mucho la entrada y salida de los aviones y se corría con el peligro de que se rompieran las alas en los movimientos de circulación. La pista tenía 300 metros de longitud y se construyó en condiciones de extrema limitación de recursos: simplemente se optó por remover los hormigueros que abundaban en el lote y desmalezar para liberar el terreno de la pista de especies vegetales como la llamada “pelá”, tipo de espino de las tierras tropicales bajas, variedad del trupillo característico de zonas semiáridas y desérticas del país.



(1) Oficinas, (2) Talleres, (3) Almacén, (4) Taller para montar aviones, (5-6) Hangares. Reproducción de la fotografía de las instalaciones de la Escuela Militar de Aviación en Flandes. Publicado en la Revista Cromos 1921.



Hangar de la Base Aérea de Flandes y el avión Newport de Caza con uno de los instructores franceses a bordo.



Vista aérea de la base-cuna aviación militar y rampa de SCADTA

El Decreto 208 de 1921, firmado por el Presidente Suárez, adiciona a la planta de personal de la Escuela a Gervais Sounier, de origen francés, y Daniel Herrera como Jefes de taller de mecánica y de carpintería, respectivamente.

Como aprendices de mecánicos de la escuela viajaron a Flandes Marco T. Lizarazo, Enrique Rivas, Rafael Pinzón, Enrique Campuzano, Luis García, Luis Bautista, Gabriel Rosas y Jorge Clopatofsky; y en calidad de obreros montadores del avión, los señores Julio Convers, Carlos Calderón U, Luis F. Macías, Cayetano Montaña, Roberto Umaña, Benjamín Méndez, Jorge Boada y Daniel Corredor.

Adjudica becas de estudio a Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro A. Gómez y Luis E. Sepúlveda para realizar estudios relacionados con la actividad aérea.

Destina en comisión a el Capitán Luis Silva G., Teniente Abraham Liévano, Sargento Primero Juan D. Fernández, Benjamín Rodríguez, Jorge E. Rodríguez y José E. Pérez; Sargentos Segundos José Moncada, Roberto Rodríguez, Justino Mariño y Mario Valencia; cabos primeros Julio A. Parga, José I. Forero y Emiliano de la Peña, y Cabo Segundo Ignacio Maldonado.

A los recién llegados les impactó negativamente el excesivo calor en Flandes y la frecuente incursión por las noches de serpientes de cascabel a

los dormitorios. A los comensales de la Escuela les tocaba permanecer alertas y revisar constantemente las instalaciones, así como defenderse de las nubes de mosquitos y de zancudos, corriendo el riesgo de contraer enfermedades infecciosas transmitidas por estos vectores.

Sobra decir que la “amabilidad” de este recibimiento inicial por parte de insectos y reptiles, desanimó a muchos de los cadetes y propició la desertión de algunos de ellos, pero a otros, por fortuna, les templó más el ánimo acrecentando su voluntad para seguir adelante. Cuando el alojamiento definitivo estuvo ya listo (que por otra parte era de una pobreza franciscana y de dotaciones apenas mediocres), empezaron los primeros vuelos que fueron un halago y una ilusión para quienes buscaban de verdad la aviación, no como un pasatiempo, sino como una profesión y como un deber.

La seguridad física del personal, de las instalaciones y de los aviones, estuvo siempre a cargo de las tropas del Ejército acantonadas en Ibagué. El Decreto número 355 del 11 de marzo de 1921, ordenaba que una compañía y una banda de músicos del regimiento de infantería que se encontraba en dicha ciudad, al mando de un Mayor, debiera trasladarse a la escuela de Flandes indefinidamente.

Según Decreto orgánico número 2247 se fijaba en 45 el número de oficiales, suboficiales y cadetes, cifra de la cual 16 pertenecían a la de alumnos de pilotaje, siendo los 29 restantes montadores de aviones y mecánicos.

El Primer Héroe:

Entre algunos oficiales Pilotos de aquella época se recuerdan los siguientes: Coronel Efraín Rojas, Teniente Delfín Torres Durán, Teniente Eduardo Gómez Posada y Teniente Abraham Liévano, pero especialmente el Mayor Félix Castillo Mariño, quién siendo el Subdirector de la Escuela y ante los insistentes y preocupantes rumores de que el Congreso y el gobierno planeaban cerrar la Escuela, realizó un acto heroico.



Mayor Félix Castillo Mariño

Resulta que a la sazón el presupuesto de Colombia totalizaba treinta millones de pesos y el haber creado y mantener en funcionamiento la Escuela de Aviación Militar le costaba al erario público algo más de ochocientos mil pesos, suma que parecía exageradamente alta para dotar al país de una aviación militar que, según sus detractores, no parecía necesitar el país, más aun si se tenía en cuenta que costaba casi tanto como sostener todo el Ejército. Por ello, ante la presión de la prensa y del público el Gobierno nacional y el Congreso estaban considerando seriamente el cerrarla.

Otro factor que se sumaba a la crisis radicaba en el hecho de que ya pasaban varios meses de iniciadas las actividades y ningún colombiano había volado por sus propios medios.

El día 18 de junio de 1921, el Mayor Castillo le ordenó al técnico Justino Mariño que le alistara un avión para practicar carreteo, es decir el movimiento controlado en tierra del avión, tras unos cuantos desplazamientos le dijo al técnico que iba para la pista a ensayar la carrera de despegue, ya en posición inició la carrera de despegue “simulada” pero cuando los presentes esperaban que cortara el motor, de repente se elevó en forma vacilante y peligrosa, todos se aterraron pues sabían que solo tenía a cuestas 4 lecciones de vuelo doble comando, a todas luces, no preparado para volar solo el avión, sin embargo ahí estaba, elevándose poco a poco y tomando confianza, con el aeroplano controlado se enfiló hacia Girardot tomando altura.

El personal de la misión francesa, que se encontraba en su totalidad en Girardot, al escuchar el sonido del avión y conocedores de que en la Escuela no había nadie capacitado para dictar instrucción, salieron despavoridos en dirección a Flandes.

A su llegada vieron como el Mayor, después de varios minutos sobrevolando la región a unos tres mil pies de altura, se enfilaba hacia la pista, el Jefe de la Misión y Director de la Escuela, el Coronel Guichard, tan solo atinaba a decir “Mon Dieu, Mon Dieu...” pues temía un desenlace fatal.

El avión piloteado por el Mayor Castillo se aproximaba a la pista con movimientos erráticos, bajaba y subía la nariz en forma peligrosa, todos se tomaban la cabeza con las manos y algunos daban por momentos la espalda tan solo esperando oír el fatídico choque contra la tierra, pero haciendo gala de sangre fría y tesón, tan propios de los colombianos, el Mayor Castillo

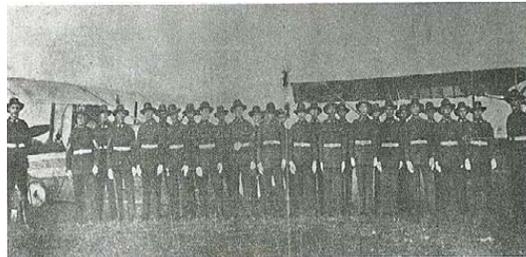
controló su avión en el último momento y logró aterrizar sin el menor daño para él o su aeronave.

Se hizo el silencio por un momento y luego todos fue algarabía y gozo, los colombianos gritaban hurras a Colombia y hurras al mayor Castillo. Pronto la noticia se regó como pólvora por todo el País, los colombianos si eran capaces de volar por sus propios medios y sin ningún instructor extranjero abordo, este acto, aunque fue una indisciplina de vuelo, no por ello dejó de ser heroico e impidió la clausura de la naciente Escuela.

Esta fecha nos lleva a concluir que el mayor Castillo Mariño fue también el primer piloto colombiano en volar sobre el territorio nacional correspondiéndole este honor a Flandes, Tolima.

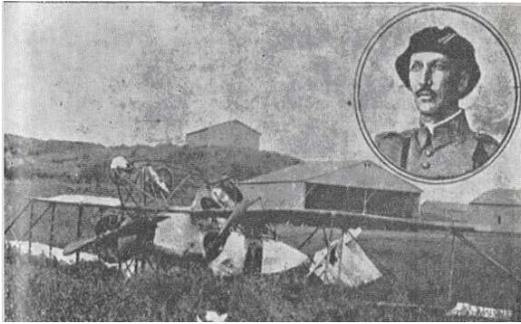
Presentación de la Primera Escuela Militar de Aviación en la ciudad de Bogotá

El primer director de la escuela fue el Coronel Gabriel del Páramo. En julio del año en mención, el Coronel Guichard, por orden del Ministerio de Guerra, preparaba un vuelo en escuadrilla de Flandes a Bogotá, para desfilarse por primera vez junto con las armas tradicionales de tierra en la celebración del 20 de julio en la capital.



La Compañía de Coetes de la primera Escuela Militar de Aviación, en traje de parodo el 20 de julio de 1921, en el campo de Muzú. Al fondo los aviones Coudron G-3. Sus integrantes son: José I. Forero, Luis Silva G., Abrahamo Lliverano, Juan D. Fernández, Benjamín Rodríguez, Jorge Rodríguez, José E. Pérez, José R. Moncada, Roberto Rodríguez, Benjamín Méndez Rey, Justino Mariño, Matto Valencia, Julio A. Parga, Emiliano de la Peña, Ignacio Maldonado, Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro J. Gómez, Luis E. Sepúlveda, Marco T. Lizarraga, Enrique Rivas, Rafael Pinzón, Enrique Campuzano, Luis E. García, Luis Bautista, Gabriel Rojas, Jorge E. Clapotofsky, Julio Carverá, Carlos Calderón U., Luis F. Macías, Coyetano Montaña, Roberto Umario, Jorge Boido y Daniel Corredor.

A las 8:30 levantó vuelo el bimotor G-4, llevando como piloto al coronel Guichard y observador al teniente Torres Durán, pero al llegar a Tocaima fallaron los motores (lo cual era muy frecuente en aquella época) y el francés hubo de regresar a Flandes, pero con tan mala suerte que al aterrizar su tren de aterrizaje tropezó con un hormiguero, lo que le ocasionó un capotaje a bastante velocidad y Guichard salió disparado hacia el centro de la pista por haberse roto las correas que lo fijaban al asiento. El Director de la Misión Francesa de Aviación en Colombia había sufrido tan graves lesiones que hubo de rescindir su contrato con el Gobierno nacional y regresar a su país.



Primer accidente de la aviación militar en Colombia con el bimotor Caudron G-4 piloteado por el Coronel René Guichard, llevando como observador al Teniente José Delfín Torres Durán

Este accidente no impidió la presentación de los cadetes que habían viajado a la capital para tomar parte en la revista militar del 20 de julio, los instructores franceses Lounard y Poillot realizaron sucesivos vuelos por la ciudad de Bogotá durante el desfile, dándole con ello un particular brillo a la revista militar de aquel año que tuvo todos los visos de un verdadero acontecimiento. Dos días después de su presentación en sociedad, el personal de la escuela de aviación regresó a su base en Flandes.

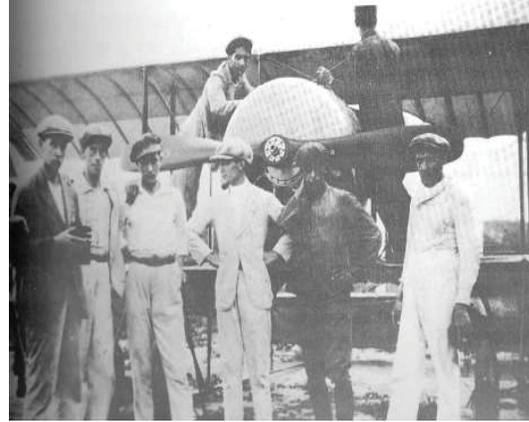
Los primeros Pilotos Militares de Pista

En agosto de 1921 en reemplazo del Coronel Gabriel del Páramo fue nombrado nuevo director de la Escuela Militar de Aviación, el Coronel Efraín Rojas Acevedo



Coronel EFRAÍN ROJAS ACEVEDO

Los primeros en obtener Brevet, como certificación de haber culminado satisfactoriamente su preparación como Pilotos Militares de Pista, el 4 de octubre de 1921, ante una delegación del Senado y la Cámara del Congreso de la República, fueron cinco: Castillo, Silva, Liévano, Torres y Gómez.



Frente a un Caudron G-III, los alumnos Méndez Rey, Silva Gómez, Carrillo, Clement, Calderón y Boada, y el instructor francés Jean Jonnard.

El nuevo director incrementó la disciplina Militar con el fin de elevar aún más el espíritu militar, la milicia de aquella época era muy exigente y esto hizo que muchos cadetes solicitaran la baja.

Como dato curioso, se registra la costumbre de los cadetes de fugarse en las noches a Girardot, después del toque de silencio de la base, aprovechando la oscuridad de las instalaciones de la base, con lo que atenuaban la férrea disciplina y el régimen “monástico” existente en el regimiento. Se desplazaban por el viejo Puente de Flandes “Puente Rojo”, que comunicaba el centro de Flandes con el barrio Buenos Aires de Girardot, y que permanecía abierto hasta las 10 de la noche por el hecho de funcionar allí una aduanilla, y frecuentaban estaderos, billares y cafés, por entonces muy populares y acreditados en la Ciudad de las Acacias, al otro lado del río. El regreso a la Base era toda una aventurilla nocturna, y mucho más difícil que la fuga, puesto que la puerta del puente permanecía cerrada a esas altas horas. Para obviar esta dificultad, los alegres indisciplinados, se dividían en dos: unos eran los “nadadores”, otros los “equilibristas”. Los primeros, llevando como Jefe de fila a un cadete de apellido Rubiano, excelente nadador, pasaban nadando el Magdalena hasta llegar al patio de la escuela; los segundos, trepaban como maromeros por los cables altos del puente, teniendo bajo su cuerpo el abismo y el río al fondo hasta alcanzar la orilla opuesta.

La entrada de regreso a la Base Escuela se hacía sigilosamente, aprovechando el descuido de los centinelas o su benevolencia o complicidad para con los cadetes. Felizmente en ninguna de

estas salidas a campaña nocturna se registraron bajas para ninguno de los dos equipos, a pesar de haber sido muchas las veces que se dieron estos actos de indisciplina menor.



Puente colgante sobre el río Magdalena Flandes – Girardot (1884 – 1963)

Sin embargo, y pese a las incomodidades a que eran sometidos los jóvenes estudiantes, la férrea y estricta disciplina que se implantó en la Escuela, contribuyó a los excelentes resultados alcanzados en medio de una gran restricción de recursos de toda índole. El resultado de ello fue que para principios de enero de 1922, el Coronel Efraín Rojas y ocho cadetes–pilotos, estaban en óptimas condiciones de formación técnica para volar de manera autónoma.

Por aquellos días, el doctor Jorge Roa fue removido del cargo de Ministro de Guerra y en su reemplazo fue nombrado el doctor Aristóbulo Archila. En el Alto Gobierno en la capital, reinaba apatía e indiferencia casi absoluta para con la Escuela Militar de Aviación con sede en Flandes. El Director de la escuela, coronel Rojas, invitó al nuevo Ministro a visitar la Escuela Militar de Aviación de Flandes, para que se diera cuenta con sus propios ojos de su organización, su disciplina, su funcionamiento y que además, presenciara un vuelo oficial de la naciente Aviación Militar Colombiana.

Primer vuelo oficial frente al Ministro de Guerra

El Ministro de Guerra, en la tarde del 3 de abril de 1922, en tren especial, hizo el viaje Bogotá–Girardot, acompañado por miembros de su familia, algunos Congresistas, el Comandante de la Primera División del Ejército, General Castro, y de altos oficiales del Estado Mayor General.



Dr. Aristóbulo Archila. (Ministro de Guerra) General Manuel Castro B. (Comandante 1a División)

Había llegado el anhelado 4 de abril de 1922, fecha de la ceremonia de graduación y día de prueba frente al Ministro, visita que la generalidad de las personas vinculadas a la Escuela relacionaban con la perspectiva de que la Escuela continuara abierta y consiguiera el respaldo de Bogotá, bastante esquivo y mezquino hasta entonces. Los cadetes-pilotos se sentían emocionados y comprometidos. Ese día culminaban su primer ciclo de trabajo y del resultado de los vuelos despendían simplemente su futuro de hombres y soldados.

Ese 4 de abril, a las 9:30 de la mañana llegó el Ministro de Guerra, con su numerosa comitiva, a la Base Aérea de Flandes, rindiéndoseles honores por parte del personal de la Escuela y del Batallón Sucre, acantonado entonces en Flandes.

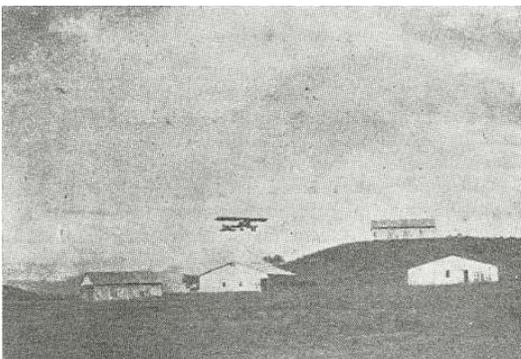
A las 10:30 a. m., después de terminada la visita a las pequeñas dependencias de la Base, cuna y principio de la Aviación Militar en Colombia, el Coronel Rojas ordenó posición firmes a todo el personal y se dirigió al Ministro de Guerra para solicitarle permiso para efectuar el vuelo.

Al terminar su breve alocución, dirigida a los asistentes, el Coronel Efraín Rojas, en voz alta expresó:

- Cadete Forero, efectúe el vuelo oficial de la Aviación Militar.



El cadete piloto José Ignacio Forero F., antes de iniciar el Primer Vuelo Oficial, con un avión francés Caudron G-III, en la pequeña Base Aérea de Flandes (Tolima). Abril 4 de 1922.



El Cadete Piloto José Ignacio Forero F., pasa sobre las instalaciones de la pequeña Base -Escuela de Flandes, al efectuar el vuelo oficial

El cadete José Ignacio Forero se dirigió al Caudron G-III que lo esperaba en la cabecera de la pista. Difícilmente podía contener la emoción que le causaba la obediencia a la orden que le acababa de impartir su superior. Sentía y sabía que todas las miradas estaban fijadas en cada uno de sus movimientos; que todos sus compañeros lo animaban silenciosamente desde sus filas; que sus superiores esperaban ansiosos el éxito de sus maniobras. Ya dentro del avión pensaba en la responsabilidad que tenía por haber sido escogido como el cadete

que efectuaría el vuelo oficial de la aviación militar de Colombia. Si todo salía bien, quedaría demostrado ante el Gobierno que la juventud colombiana estaba capacitada para dominar el espacio aéreo y que su coraje y patriotismo habrían de escribir posteriores páginas de honor y de gloria para la Nación. Si el vuelo tuviera alguna falla, esta vendría a sumarse, al ambiente de escepticismo y falta de confianza con que se trataba a la aviación militar, y de alguna sorna e incredulidad con que la opinión general veía a los pilotos militares colombianos, sobre todo cuando comparaban sus dudosas capacidades con el virtuosismo de los pilotos alemanes de la aviación comercial, para entonces en pleno auge y “de moda”.

El aparato respondió a los comandos, obedeció y se elevó lenta, majestuosamente y con gallardía en el cielo de Flandes. Este vuelo de la aviación Militar Colombiana fue un éxito total.

Al aterrizar recibió las felicitaciones del Ministro de Guerra y de todos los asistentes a tan magno evento. En veinte minutos que duró el vuelo, el cadete Forero sintió sobre su cuerpo como acariciaba el cielo de la patria, Flandes y Girardot pasaron bajo sus ojos.

Clausura de la Primera Escuela Militar de Aviación

Las expectativas positivas que había generado este vuelo exitoso y emblemático para la historia de la aviación militar colombiana, se disiparon cuando el 28 de abril de 1922 se leyó en la Orden del Día, el Decreto número 580 de esa misma fecha, por el cual se clausuraba temporalmente la Escuela Militar de Aviación de Flandes, por falta de disponibilidad presupuestal.

Duro e inesperado golpe este para quienes habían dedicado tantos meses y tanto entusiasmo a la creación de la Primera Escuela Militar de Aviación en Colombia, con sede en el poblado tolimese de Flandes. Atrás quedaban ya los sacrificios y las luchas cotidianas y silentes de sus fundadores. Pero no todo estaba perdido.

La batalla por hacer realidad, hacer valer y posicionar la Escuela de Aviación Militar apenas empezaba. La vocación aérea de Colombia velaba en la sombra. Al cabo de algunos años de constante y duro batallar, la constancia habría de ver ampliamente premiados los sacrificios, frente a las intrigas infundadas y necias, alguna hostilidad de ciertas autoridades un tanto celosas, y la negligencia de quienes se atraviesan ante los cambios y el progreso, como un roble que se torna más fuerte cuando arreceja la tormenta o como el bambú que se

dobra flexible sin doblarse mientras arremete el viento huracanado y se levanta tan pronto pasa, al fin lograba crecer y desarrollarse entre la maleza hasta llegar al cielo como un símbolo de las alas de Colombia.

El verdadero motivo que llevó al cierre de la Escuela Militar de Flandes fue la falta de credibilidad y apoyo por parte de las altas esferas en Bogotá en los pilotos colombianos. La gente de esa época pensaba equivocadamente que los únicos pilotos calificados para volar eran los europeos. En efecto, la aviación comercial se desarrollaba mucho mejor ya que contaba con el apoyo de la empresa privada y el Gobierno, y contaba con la credibilidad que generaban los pilotos alemanes de SCADTA. Pero esta evidencia no quería decir que la aviación militar no tuviera perspectivas. La historia se encargaría de demostrar posteriormente la razón que asistía a los que quijotesca mente veían en esta rama una de las mayores fortalezas históricas de nuestra fuerza pública.

Es importante resaltar y recordar que la historia de la Base Aérea de Flandes no concluyó con el cierre de la Escuela Militar de Aviación en 1922. La invasión el 1° de septiembre de 1932 a Leticia y otros territorios del sur del país por parte de fuerzas peruanas, que dio origen al denominado Conflicto Amazónico o Conflicto Colombo-Peruano, la llevó a jugar nuevamente un papel de gran relevancia. Dada la imperiosa necesidad de responder a la agresión peruana de manera rápida y efectiva la Aviación Militar representaba una importancia estratégica, pero en aquel momento toda la Aviación Militar colombiana se concentraba en la Base Aérea de la Escuela Militar de Aviación que desde 1924 funcionaba en Madrid, Cundinamarca.

Ante la falta de bases aéreas estratégicamente ubicadas que permitieran el uso adecuado de la Aviación Militar, el Gobierno nacional dispuso de inmediato la creación de varias Bases Auxiliares, siendo la de Flandes la primera en ser activada. A lo largo del conflicto Flandes tuvo un papel relevante dada sus condiciones de cercanía a Bogotá, baja elevación sobre el nivel del mar que permiten obtener un elevado rendimiento de las aeronaves, así como su meteorología casi ideal todo el año. Un ejemplo de lo anterior es que fue en Flandes donde se realizó la primera conversión de aviones de transporte civil en aviones de guerra de dos aeroplanos Junkers cedidos por la compañía SCADTA (hoy AVIANCA) a los cuales se les adaptaron ametralladoras y perchas para lanzar bombas. Fue allí también donde el primer héroe de guerra de la futura Fuerza Aérea Colombiana ofrendó su vida al servicio de la patria, se trató del

Teniente Guillermo Zornosa, quién el 8 de febrero de 1933 despegó desde Flandes con destino al sur al mando de un avión Osprey C-14 de matrícula número 122, a bordo llevaba municiones para las tropas cuando en pleno despegue la aeronave perdió sustentación precipitándose a tierra y estallando en una gran conflagración producto de la detonación del material bélico lo que no dio tiempo ni oportunidad de intentar el rescate del Teniente Zornosa.

Durante el tiempo que duró la operación de la Primera Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima, se hicieron los primeros vuelos y se graduaron los primeros pilotos militares de Colombia, despertó el interés y el deseo en los hombres que allí estuvieron en trabajar por el desarrollo de una Aviación Militar para Colombia y convirtió a Flandes, Tolima, en la “Cuna de la Aviación Militar de Colombia” y también jugó un papel de reconocida importancia durante el bautizo de fuego de la que en el año 1942 recibiera la denominación de Fuerza Aérea Nacional y a partir de 1944 de Fuerza Aérea Colombiana.

IV. JUSTIFICACIÓN

Por los argumentos expuestos en el antecedente histórico, la presente iniciativa legislativa es fundamental para brindar los recursos legales, técnicos y económicos, que permitan iniciar el proceso de construcción del “Museo Cuna de la Aviación Militar de Colombia en Flandes” en donde se le rendirá un homenaje a los que, quedándoles estrecha la tierra y superando muchos obstáculos, nos abrieron el camino que nos acercó al cielo colocándole alas a la patria y enmarcando una nueva era para Colombia.

El MUSEO AERONÁUTICO DE LA PRIMERA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE COLOMBIA, será una institución permanente abierta al público, sin fines lucrativos, al servicio de la sociedad y su desarrollo; que cumplirá con las funciones de coleccionar, investigar, comunicar, conservar y exhibir, cumpliendo con tres misiones sociales: estudio, educación y deleite, dedicándose a salvaguardar, preservar y difundir a la comunidad, la herencia histórica aeronáutica de Colombia en general y de Flandes en particular.

Cabe anotar, que ya existen unas instalaciones para el Museo, y se encuentra ubicado en 1 hectárea de Terreno en el aeropuerto Santiago Vila del municipio de Flandes, Tolima, y cuenta con un salón principal que se podría habilitar como la sede histórica del Museo, Un Hangar y una Réplica de la iglesia de la Virgen de Loreto, protectora de los aviadores y una Plaza de Armas.

Esta Ley del Congreso de la República, debe servir a las nuevas generaciones de colombianos en general y a pilotos, personal técnico y administrativo, que hoy forman la gran familia de la aviación colombiana, a conservar con orgullo, honor y celo, este sagrado y gigantesco patrimonio de toda una nación que se construyó acumulando horas de intensa lucha, cuando la aviación apenas nacía en nuestro país.

A través de esta ley, aparte del Museo Aeronáutico, debe traer desarrollos complementarios con un alto componente social como:

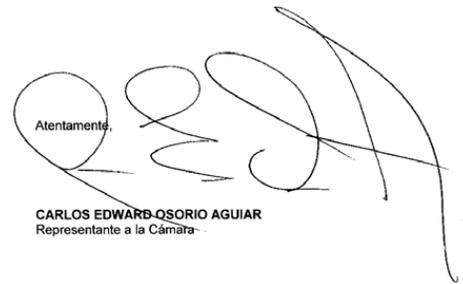
- Vinculación de la Fuerza Aérea de Colombia, Ministerio de Cultura, Museo Nacional, Maloka Bogotá y universidades con facultad de ingeniería aeronáutica.
- Fundación de la Academia Científica y Tecnológica de Investigación Planetaria, en donde a través de la planeación de un pensum avanzado de estudios, nos ubique en la era Aeroespacial en la que vivimos para aprovechar la fortaleza y capacidad intelectual de nuestra juventud. La Ley 29 del 27 de febrero de 1990 fomenta la investigación científica y el desarrollo tecnológico.
- Ubicación de una Escuela Técnica de Aviación con programas como Técnico de Línea de Aviones, Técnico de Línea de Helicópteros, Técnico en Aviónica y Auxiliares de Vuelo entre otros, que permitan que Flandes y su región de influencia tengan mano de obra especializada en el sector de aviación.
- Implementación del programa “Fronteras del Mundo con Gravedad Cero” con la consecución de una cámara de ingravidez de las que utiliza la NASA.
- Apoyo para el desarrollo de estos proyectos en las embajadas de Francia, Alemania, Suiza y Estados Unidos que fueron las misiones que nos enseñaron a volar.
- Generación de turismo de cultura y órganos de difusión como revistas, periódicos, videos, libros, etc.
- Desarrollo de un Clúster Aeroespacial que impulse y consolide la industria aeroespacial de Colombia, incrementando su competitividad para un mayor posicionamiento en el ámbito nacional e internacional.
- Realización de Ferias Aeronáuticas, que permitan a las empresas representativas del sector presentar sus avances y actualizaciones.
- Todos estos desarrollos harán visible el proyecto de ampliación, modernización e internacionalización del Aeropuerto Santiago Vila de Flandes, permitiendo su concreción en el futuro cercano, generando empleo, educación, desarrollo, infraestructura, movilidad y seguridad entre otros, derivando en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Flandes y de toda su región de influencia.

Por último, se resalta que mediante comunicación de radicado 20176410095651 de fecha 10 de mayo de 2017, la Fuerza Área Colombiana avaló el presente proyecto de ley.

V. PROPOSICIÓN

En este orden de ideas, honorables Congresistas, en cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales, someto a consideración de esta Honorable Corporación el proyecto de ley *“por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”*.

Atentamente,



Atentamente,

CARLOS EDUARDO OSORIO AGUIAR
Representante a la Cámara

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS
FUERZAS MILITARES
FUERZA AÉREA COLOMBIANA
DIRECCIÓN ASUNTOS LEGALES
Y ADMINISTRATIVOS

Señor

JUAN PABLO SUÁREZ MEDINA

Alcalde Municipal

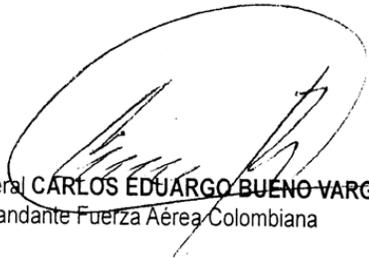
Carrera 8 Calle · 12 Barrio Centro

Flandes - Tolima

Asunto: Respuesta solicitud proyecto de ley.

Reciba un cordial saludo de las mujeres y los hombres que integran la Fuerza Aérea Colombiana, deseándole éxitos en el ejercicio de sus funciones.

En atención al oficio número 201726-00192223/MDN-CGFM-FAC-COFAC-JEMFA-EMAAI del 09-03-2017, por medio del cual el Presidente de la Academia Colombiana de Historia Aérea, envía a este Comando de Fuerza el proyecto de ley mediante el cual el municipio de Flandes busca declarar al municipio como “Cuna de la Aviación Militar de Colombia”, solicitando el aval por parte de esta institución, comedidamente me permito informar al señor Alcalde Municipal de Flandes, que la Fuerza Aérea Colombiana avala el proyecto, el cual es consecuente con la historia de la institución y representa una oportunidad magnífica para la difusión de la historia de la Fuerza Aérea Colombiana.



General **CARLOS EDUARDO BUENO VARGAS**
Comandante Fuerza Aérea Colombiana

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General

(Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 2 del mes de agosto del año 2017 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Senador *Carlos Eduardo Osorio*.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2017

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el **Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado**, por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador *Carlos Eduardo Osorio*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad

con las disposiciones constitucionales y legales.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2017

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado proyecto de ley a la Comisión Primera Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la **Gaceta del Congreso**.

Cúmplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

Efraín José Cepeda Sarabia.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 68
DE 2017 SENADO

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1715 de 2014.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el artículo 5° de la Ley 1715 de 2014, con un nuevo numeral, el cual quedará así:

“**23. Granjas solares.** Se entenderán como granjas solares para efecto de esta ley, aquellas extensiones de tierra que reúnan las condiciones técnicas necesarias para una producción eficiente de energía eléctrica. Esta agrupación de paneles solares fotovoltaicos será utilizada única y exclusivamente para la producción y distribución de energía eléctrica.”

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 19A de la Ley 1715 de 2014, el cual quedará así:

“**Artículo 19A.** El Estado colombiano dispondrá la creación de granjas solares con el fin de producir y distribuir energía eléctrica a los ciudadanos. El Gobierno nacional dará prioridad al desarrollo de proyectos de granjas solares que beneficien directamente a los sectores más vulnerables y con menos acceso al servicio de energía del país. Para efectos de lo anterior, el Gobierno dispondrá de los recursos descritos en el artículo 47 de la Ley 143 de 1994,

demás normas concordantes y del presupuesto nacional, el cual debe ser incluido anualmente en la ley que decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones.”

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 1 del artículo 5° de la Ley 1715 de 2014, el cual quedará así:

“Artículo 5°. Definiciones. Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley, se entiende por:

1. *Autogeneración.* Aquella actividad realizada por personas naturales o jurídicas que producen energía eléctrica principalmente, para atender sus propias necesidades. En el evento en que se generen excedentes de energía eléctrica a partir de tal actividad, estos podrán entregarse a la red y comercializarse, en los términos que establezcan la presente ley y la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) para tal fin.
2. *Autogeneración a gran escala.* Autogeneración cuya energía supera el límite establecido para los autogeneradores a pequeña escala.
3. *Autogeneración a pequeña escala.* Autogeneración cuya energía máxima no supera el límite 100 kWh.”

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1715 de 2014, el cual quedará así:

“Artículo 8°. Promoción de la autogeneración a pequeña y gran escala y la generación distribuida. El Gobierno nacional promoverá la autogeneración a pequeña y gran escala y la generación distribuida por medio de los siguientes mecanismos:

- a) *Entrega de excedentes.* Se autoriza a los autogeneradores a pequeña y gran escala a entregar sus excedentes a la red de distribución y/o transporte.

Para el caso de los autogeneradores a pequeña y gran escala que utilicen Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER), los excedentes que entreguen a la red de distribución se reconocerán, mediante un esquema de medición bidireccional, que le otorgarán al autogenerador créditos de energía de respaldo por igual cantidad que la vertida en el Sistema Interconectado Nacional, los cuales podrán ser usados en la hora siguiente y hasta dentro de los tres (3) años siguientes a la fecha en que se registrara el vertimiento. Si pasados tres años los créditos no han sido utilizados serán pagados en dinero según la tabla de precios para FNCER vigente para el trimestre correspondiente.

- b) *Sistemas de medición bidireccional y mecanismos simplificados de conexión y entrega de excedentes de los autogeneradores a pequeña y gran escala.* Los autogeneradores a pequeña y gran escala podrán usar medidores bidireccionales de bajo costo para la liquidación de sus consumos y entregas a la red, así como procedimientos sencillos de conexión y entrega de excedentes para viabilizar que dichos mecanismos puedan ser implementados, entre otros, por usuarios residenciales.

- c) *Venta de energía por parte de generadores distribuidos, granjas solares, autogeneradores a pequeña y gran escala.* La energía generada por generadores distribuidos, granjas solares, autogeneradores a pequeña y gran escala se remunerará con la tarifa diferenciada fijada trimestralmente para las FNCER por la CREG o quien haga sus veces, teniendo en cuenta los costos de inversión, rentabilidad, beneficios que esta trae al sistema de distribución donde se conecta, entre los que se pueden mencionar las pérdidas evitadas, la vida útil de los activos de distribución, el soporte de energía reactiva, costos de mantenimiento y demás que la CREG o quien haga sus veces determine para tal efecto. En ningún caso el precio fijado para kWh producido por FNCER podrá ser inferior o igual al valor comercial del kWh proveniente de las fuentes convencionales, ni estará sometido al mercado bursátil, salvo que el mismo generador distribuido, granja solar o autogenerador voluntariamente se acogieran a las fronteras comerciales fijadas por la CREG mediante resolución 157 de 2011 y demás normas concordantes. También se le garantizará al autogenerador a pequeña escala un precio mayor al pagado por kWh al autogenerador a gran escala en la medida proporcional de los sobrecostos que representa aquel sistema de producción de energía. A falta de regulación por parte de la CREG el valor a pagar equivaldrá al 120% del valor fijado para el kWh de las fuentes convencionales.

No obstante, si a futuro se observan condiciones equitativas de competitividad en el mercado entre las Fuentes Convencionales de Energía y las Fuentes no Convencionales de Energía Renovable, la CREG o quien haga sus veces, con base en un estudio técnico podrá fijar

parámetros tarifarios igualitarios para la fuente a la que se hubiera demostrado la paridad.

El mayor valor al que hace referencia el presente literal será subsidiado con cargo al esquema de Cargo por Confiabilidad.

Parágrafo 1°. Al momento de la inscripción el autogenerador manifestará de forma expresa y escrita si se somete al sistema de ventas descrito en el literal c o si se acoge al sistema de créditos previsto en el literal a. dicha inscripción tendrá una vigencia mínima de un año.

Parágrafo 2°. Todo vertimiento de energía producido mediante las FNCER será retribuido por el sistema de créditos o económicamente conforme lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 3°. No podrá exigirse a las granjas solares, generador distribuido o al autogenerador a pequeña o gran escala estar representados por un generador o comercializador en el mercado mayorista o en las diferentes operaciones comerciales que realice.

Parágrafo 4°. Los autogeneradores no están en la obligación de declarar la energía vertida a la red eléctrica, para verificar su aporte bastará la verificación que se haga de los medidores bidireccionales.

- d) Venta de créditos de energía. Aquellos autogeneradores que por los excedentes de energía entregados a la red de distribución se hagan acreedores de los créditos de energía de los que habla el literal a) del presente artículo, podrán negociar, sin necesidad de intermediarios, dichos créditos y los derechos inherentes a los mismos con terceros naturales o jurídicos, conforme a lo dispuesto en el literal anterior;
- e) Programas de divulgación masiva. La UPME realizará programas de divulgación masiva cuyo objetivo sea informar al público en general sobre los requisitos, procedimientos y beneficios de la implementación de soluciones de autogeneración a pequeña escala;
- f) Programas de divulgación focalizada. La UPME realizará investigaciones sobre los posibles nichos en donde sea más probable que se implementen de manera viable las soluciones de autogeneración a pequeña escala, y con base en esto realizará programas de divulgación y capacitación focalizados acerca de estas tecnologías, así como la preparación y publicación de guías técnicas y financieras relacionadas.

- g) Precios para los servicios de respaldo. El precio que los autogeneradores pagarán por los servicios de respaldo no podrá ser superior al que pagan los demás usuarios del sistema. Para el consumo de energía de la red no se le hará ninguna exigencia diferente a las efectuadas a los usuarios comunes, tampoco requerirá para este aspecto intermediación alguna. El operador deberá disponer de unas condiciones técnicas mínimas para garantizar la seguridad del sistema, las cuales deberán en todo caso observar los principios de razonabilidad y economía”.

Artículo 5°. Adiciónese la Ley 1715 de 2014 con un nuevo artículo, el cual quedará así:

“Artículo nuevo. Garantía de acceso a las redes de transmisión, distribución y demás. La CREG o quien haga sus veces deberá garantizar al autogenerador a pequeña y gran escala, a las granjas solares y generadores distribuidos el acceso pleno a los sistemas de transmisión, distribución y demás conexiones requeridas previo estudio de conexión que les garanticen un respaldo energético eficiente y entrega de energía a la red de distribución dentro de los cuarenta y cinco (45) días calendario siguientes a la solicitud radicada ante el organismo correspondiente por parte del interesado. De lo contrario se considerará como una práctica restrictiva de la competencia y causal de mala conducta atribuible a los funcionarios públicos que hubieren ocasionado la tardanza o evitaren la conexión.

Las condiciones de prestación del servicio, así como los requisitos y obligaciones para la conexión de los autogeneradores a los sistemas de distribución, transmisión y demás que garanticen el acceso al respaldo de la red, en ningún caso podrán ser mayores o más desventajosas que las fijadas para los usuarios domésticos o a sistemas equiparables con la producción doméstica media. Para el caso de los autogeneradores a gran escala, granjas solares y generadores distribuidos el acceso a esos sistemas se regirá por las mismas condiciones fijadas para plantas energéticas con las que su producción sea compatible. En todo caso, en los procedimiento de estudio y conexión deberán garantizarse los principios de celeridad, economía y razonabilidad”.

Artículo 6°. El Gobierno nacional reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia las disposiciones de la presente ley.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.



JAIME AMÍN HERNÁNDEZ,
Senador de la República.
Partido Centro Democrático

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Feed-in tariff o prima de alimentación y balance neto

Feed-in tariff es la denominación que se le ha dado a las políticas estatales a nivel mundial que buscan fomentar la implementación de tecnologías productoras de energías renovables mediante incentivos económicos. Estas prerrogativas por lo general están asociadas a contratos a largo plazo (hasta por veinte años) con precio de compra diferenciado acorde con los costos de inversión y producción.

Este esquema se fundamenta en tres aspectos generales: como se aludió en precedencia, el primer elemento es la fijación de un precio mínimo que garantice rentabilidad del sistema o por lo menos un equilibrio financiero; segundo, garantizar el acceso a las redes eléctricas; y tercero, la obligación de compra de la electricidad producto de las energías renovables.¹

Las ventajas son notables, pues además de reducir la emisión de contaminantes, es una medida eficaz contra los racionamientos, descentraliza la producción de electricidad, hace más competitivo el mercado favoreciendo la reducción del precio al consumidor, al tiempo que fomenta aún más la investigación para el desarrollo de energías renovables.

Otro sistema con enfoque similar es el denominado balance neto o medición neta de electricidad, cuyo principio es el mismo, incentivar la producción de energía limpia, pero en este se favorece la producción en pequeña escala orientada al autoconsumo. Consiste en la instalación de energías renovables con conexión

bidireccional al sistema eléctrico convencional, mediante el cual se permite al consumidor el depósito de excedentes a la red, generándose una especie de reserva, así cuando la demanda sea superior a la producción se descontará del consumo de la red lo aportado.² Este sistema como valor agregado aporta el hecho del ahorro que representa para el consumidor el que no se requiera comprar baterías para almacenar energía, pues esta necesidad es suplida con el vertimiento en depósito de excedentes a la red eléctrica.

Para la conexión del balance neto es parte fundamental el medidor bidireccional, que no es otra cosa que un sistema que permite contabilizar el consumo sustraído de la red (modo tradicional), al tiempo que puede efectuar retrocesos cuando se vierta electricidad al sistema.

1.2. Granjas solares

Adicional a lo anterior, el presente proyecto de ley pretende incorporar la figura de las granjas solares, entendidas tales como plantas de energía fotovoltaica con enfoque social, medioambiental y agropecuario. Esta iniciativa pretende darle al gobierno base sustentable para la financiación y materialización de proyectos que garanticen el acceso a este servicio público, mitigando así la brecha social y favoreciendo proyectos como la reforestación a partir de energía limpia.

2. OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY

En la actualidad hay dos aspectos fácticos que son notorios: el calentamiento global y el desabastecimiento de energía que atraviesa Colombia. Con el presente proyecto de ley se pretende abarcar esas dos problemáticas incentivando la producción de energía limpia, de modo que a mediano plazo los excedentes producto de las plantas fotovoltaicas puedan suplir las necesidades energéticas sin generar impactos negativos en el medio ambiente.

En la misma medida se pretende implementar granjas solares para la producción de energía eléctrica enfocadas a las zonas no interconectadas, las de menores recursos del área rural y las de los estratos I, II y III, e igualmente se viabiliza el desarrollo proyectos que impulsen la industria agropecuaria con apoyo de esta fuente energética y aquellos que favorezcan al medio ambiente.

¹ <http://www.centralenergia.cl/2010/07/13/feed-in-tariff/>

² Véase Real Decreto 1699/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la conexión a red de instalaciones de producción de energía eléctrica de pequeña potencia.

3. FEED-IN TARIFF

3.1. CONTEXTO INTERNACIONAL

3.1.1. Alemania

Desde la firma del protocolo de Kioto Alemania se ha convertido en el referente mundial debido al amplio desarrollo legislativo en la materia y la eficiencia con que ha implementado la tecnología, pues actualmente la energía limpia en ese país ya supera el 29% del consumo interno³, representa el 14% de la energía eólica a nivel mundial⁴, pero más importante aún, sus instalaciones fotovoltaicas equivalen al 44% de la totalidad de las instaladas a nivel global.⁵

Como tal los germanos no cuentan con una ley específica orientada a la energía fotovoltaica, pero dicho aspecto está ampliamente desarrollado en un código denominado Erneuerbare Energien Gesetz (EEG), en el cual se reglamenta el uso, consumo y venta de energías renovables, incluyéndose en la misma tanto el sistema de feed-in tariff como el de balance neto. Así las cosas, para el caso alemán las tarifas diferenciales que se preveían en el EEG inicial eran “*primas entre 6,9 y 9,10 céntimos / kWh para la energía eólica, 48,1 céntimos / kWh (después de 2002) para la energía solar, 7,67 cent / kWh para la hidráulica, entre 8,70 y 10,23 céntimos / kWh para la biomasa, y 7,16 y 8,95 céntimos / kWh para la generación geotérmica*”⁶ sin embargo, dicho monto ha sido objeto de múltiples modificaciones acorde a la evolución del panorama económico, teniendo que adecuarse a estándares que garanticen el equilibrio financiero del sistema eléctrico y a la reducción paulatina de precios de energías renovables conforme los avances tecnológicos van permitiendo una mayor producción con menores costos de inversión.

Aunado a lo anterior, habida cuenta que los exploradores también hacen uso de la red eléctrica, sea que les sirva de respaldo o para la venta de producción o excedentes, es coherente exigir que asuman un costo pero sin que esto

implique que se desincentive la implementación de esas tecnologías. Por tal motivo, conforme a la reforma efectuada a la EEG en 2014 “*los grandes fabricantes que produzcan en 2015 su propia electricidad con renovables o plantas híbridas pagarán un 30% de los 6,24 céntimos de euro de recargo por kilovatio hora. En 2016 la tasa se incrementará hasta el 35% y a partir de ese año llegará al 40%. Las plantas existentes y las plantas pequeñas, como los paneles solares en los tejados, quedarían exentos del pago, mientras que las plantas nuevas tendrán que pagar el recargo completo.*”⁷

Si bien pareciera que a futuro los costos de uso de la red no serán diferenciados, dicha circunstancia tampoco se observa es indispensable para fomentar las instalaciones eléctricas de energía limpia, pues garantiza la igualdad en términos de acceso a la red de quienes usan este tipo de tecnologías con quienes usan el sistema tradicional. El punto neurálgico es garantizar el equilibrio financiero que representan las primas de alimentación, pues mientras estas estén ajustadas a los costos de inversión, mantenimiento y producción, para el explorador se mantiene la viabilidad de su implementación.

A continuación se relaciona tabla que fija tarifas diferenciadas en ese país⁸:

Tabla 9. Tarifas para generación solar en Alemania

Alemania - Fotovoltaica - Septiembre de 2013	Años del contrato	Tarifa (€/kWh)	Tarifa (USD/kWh)	Portion of Generation that Qualifies for Tariffs (%)
<10 kW en techo	20	0,15	0,18	1,00
>10 kW<40 kW en techo	20	0,14	0,17	0,90
>40 kW<1000 kW en techo	20	0,12	0,15	0,90
En suelo y en techo <10 MW	20	0,10	0,13	1,00

3.1.2. España

En España el panorama es algo similar, pues los autoconsumidores deben asumir lo que denominan peajes⁹, que corresponden a la totalidad de los costos que cualquier otro particular deberá asumir por concepto de cobertura del sistema eléctrico, así como acceso a las redes de transporte y distribución; empero, si para el respaldo solo se contrata una potencia inferior a 10 kW quedaría exento de ese pago.¹⁰

³ Dr. Harry Wirth, “Recent Facts about Photovoltaics in Germany,” Fraunhofer Institute for Solar Energy Systems ISE, 28 July 2014, <http://www.ise.fraunhofer.de/en/publications/veroeffentlichungen-pdf-dateien-en/studien-und-konzeptpapiere/recent-facts-about-photovoltaics-in-germany.pdf>

⁴ <http://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/es/medio-ambiente-clima-energia/startseite-klima/las-energias-renovables-el-futuro-eficiente.html>

⁵ <http://solucionessolares.blogspot.com.co/2011/07/el-estado-actual-de-la-energia.html>

⁶ <http://www.aicgs.org/issue/the-reform-of-the-germany-renewable-energy-act-in-2014/>

⁷ <http://www.energias-renovables.com/articulo/alemania-vota-hoy-una-nueva-ley-de-20140627>

⁸ Unidad de Planeación Minero Energética de Colombia. ANÁLISIS PARA LA DEFINICIÓN DEL LÍMITE MÁXIMO DE POTENCIA DE LA AUTOGENERACIÓN A PEQUEÑA ESCALA EN EL SISTEMA INTERCONECTADO NACIONAL. Bogotá D.C. Junio de 2015. Pág. 15.

⁹ Véase parte motiva Real Decreto 900/15. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-10927

¹⁰ Real Decreto 900/15 artículo 7° num. 2 inc. 2°.

Por algún tiempo el país ibérico también fue modelo del sistema, pues su sistema retributivo era ampliamente atractivo para inversionistas en el mercado de las energías renovables, sin embargo, las coyunturas económicas que afronta actualmente han impulsado una serie de reformas que has reducido ampliamente la factibilidad en la implementación de dicha tecnología, viéndose el mayor impacto negativo con la expedición del Real Decreto 900/15. Uno de los aspectos más relevantes es el retroceso en cuanto al vertimiento de energía eléctrica a la red, pues “quienes tengan contratada una potencia no mayor a 100 kW y una capacidad de generación no mayor a esa cantidad, pueden hacerlo [verter electricidad a la red] pero no recibirán nada a cambio”¹¹ por lo que a las instalaciones domésticas y de pequeña escala solo les sería conveniente el almacenamiento en baterías para uso futuro.

3.1.3. Canadá

Otro país en el cual se ha implementado con éxito la política de tarifas de alimentación es Canadá, más específicamente en Ontario, donde se incursionó en el sistema del feed-in tariff en el año 2006. Si bien allí las tarifas de compra de energía renovable son muy fluctuantes, a la fecha se han mantenido precios acordes con el costo real de producción y margen de rentabilidad de este tipo de tecnologías. A continuación se trae a colación cuadro en que se estipulan las tarifas vigentes hasta el 1 de enero de 2015 para energía fotovoltaica¹²:

Renewable Fuel	Project Size Tranche ^a	Price (¢/kWh)	Escalation Percentage ^{**}
Solar (PV) (Rooftop)	≤ 10 kW	38.4	0%
	> 10 kW ≤ 100 kW	34.3	0%
	> 100 kW ≤ 500 kW	31.6	0%
Solar (PV) (Non-Rooftop)	≤ 10 kW	28.9	0%
	> 10 kW ≤ 500 kW	27.5	0%

Las tarifas están fijadas en dólar canadiense sobre kilovatio-hora, encontrándose en el primer recuadro las tarifas para sistemas implantados en azoteas (o instalaciones domésticas) y en el siguiente para las demás. Fíjese como para la instalación de menor producción el valor recibido por kWh vertido es mayor, siendo un claro ejemplo de tarifa diferenciada acorde a los costos de inversión-producción-mantenimiento. Este esquema es ampliamente favorable al autoconsumidor con instalación doméstica o de tejado, pues sus excedentes no solo le van a permitir obtener a mediano plazo un punto de

equilibrio en la inversión, sino que al mismo tiempo se asegura la rentabilidad convirtiéndose al en una buena opción de inversión.

3.1.4. Francia

En Francia las tarifas también resultan atractivas a los inversionistas con valores similares a los fijados por los norteamericanos. En ese caso se pudo evidenciar que para el periodo comprendido entre el primero de julio al 30 de septiembre de 2015 la Commission de Régulation de l’Energie fijó las siguientes tarifas¹³ (cuadro con traducción adecuada no oficial):

Tipo de bono integración	Capacidad (kWp)	Tarifas de alimentación (€ct / kWh)
Integrada a edificio	0-9	25.78
Integración simplificada	0-36	13.95
	36-100	13.25
No integrada	<12000	6.28

La línea es similar, dandoun valor ampliamente favorable a las instalaciones domésticas de menos de 10 kwh. Es una clara política orientada a la independencia eléctrica y prevención de la volatilidad de los precios de las energías contaminantes, que a futuro podría reducir la complejidad y dificultades que representan la cobertura de las redes tradicionales pasando a la simplificación del autoabastecimiento sin impacto medioambiental.

3.1.5. Brasil y Argentina

En este orden de ideas, vistos algunos referentes europeos y norteamericano, se pasa al contexto latinoamericano, en donde como aspecto fundamental se resalta una mayor preeminencia del sistema de *balance neto*, erigiéndose como precursor de la región Brasil, que a través de su Agencia Nacional de Energía Eléctrica emite la Resolución Normativa 482/12 mediante la cual regula el sistema de créditos por vertimiento de excedentes a la red eléctrica, preceptuándose que “*la energía será transferida en calidad de préstamo gratuito al distribuidor; a partir de ahí la unidad de consumo recibirá un crédito en energía activa que podrá ser consumido en los siguientes 36 meses*”¹⁴. Este sistema ha sido acogido por provincias argentinas como Chabut, que mediante la ley XVII N° 107 de septiembre de 2013¹⁵, implementa el sistema de balance neto al prever en el artículo 3° que: “*la energía eléctrica activa inyectada por un*

¹³ <http://www.photovoltaique.info/+Tarifs-d-achat-du-1er-juillet-au.818+.html>

¹⁴ <http://www.energias-renovables.com/articulo/brasil-da-luz-verde-al-balance-neto-20121222>

¹⁵ <http://www.legischubut2.gov.ar/digesto/lxl/XVII-107.html>

¹¹ <http://icasasecologicas.com/autoconsumo-electrico-analisis-del-decreto-9002015/>

¹² <http://fit.powerauthority.on.ca/sites/default/files/version3/FIT%20Price%20Schedule%202014-09-30.pdf>

autogenerador renovable conforme el artículo anterior será posteriormente compensada por el consumo de energía eléctrica activa de ese mismo consumidor en un plazo de hasta treinta y seis (36) meses."¹⁶

El sistema de balance neto es muy apropiado para países en donde la economía no puede soportar políticas públicas que impliquen asumir altos costos de financiamiento y promoción de energías limpias, ya que como se evidencia no hay exenciones tributarias ni compras de electricidad con valores diferenciados, solo se permite al autoconsumidor el acceso a la red eléctrica para respaldar sus necesidades y para verter el excedente producido, el cual, valga reiterar, se restituye en bruto en un plazo determinado. No puede bajo estas circunstancias considerarse fuente de negocio, pues la rentabilidad es nula y adicional a lo anterior debe asumirse el costo de la instalación, que a largo plazo puede verse compensado con el costo de la energía no consumida de la red eléctrica.

En este sentido, el impacto en el fomento a energías fotovoltaicas sería muy bajo, pues al prescindirse del incentivo económico sería únicamente la conciencia social y la capacidad económica del explorador los elementos que propiciarían la implementación del sistema.

3.1.6. Tarifas diferenciadas en otros países

En estudio realizado por la Unidad de Planeación Minero Energética de Colombia se pudo establecer que en diversos países se manejan tarifas diferenciadas para incentivar la implementación de energía fotovoltaica, así¹⁷:

Tabla 10. Tarifas para generación solar en Bélgica

Bélgica - Fotovoltaica - 2013	Años del contrato	Tarifa (€/kWh)	Tarifa (USD/kWh)
<1 MW	15	0,19	0,24
>1 MW >50% autoconsumo	15	0,09	0,11
>1 MW <50% autoconsumo	15	0,09	0,11

Tabla 11. Tarifas para generación solar en Bulgaria

Bulgaria - 2013	Tarifa (€/kWh)	Tarifa (USD/kWh)
<5 kW	0,19	0,24
>5 kW<30 kW	0,15	0,19
>30 kW<200 kW	0,12	0,15
>200 kW<1,000 kW	0,11	0,13
<30 kW	0,10	0,12
>30 kW<200 kW	0,10	0,12
>200 kW<10,000 kW	0,09	0,11
>10,000 kW	0,09	0,11

¹⁶ ¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ ¹⁷ Unidad de Planeación Minero Energética de Colombia. ANÁLISIS PARA LA DEFINICIÓN DEL LÍMITE MÁXIMO DE POTENCIA DE LA AUTOGENERACIÓN A PEQUEÑA ESCALA EN EL SISTEMA INTERCONECTADO NACIONAL. Bogotá D.C. Junio de 2015. Pág. 15.

Tabla 12. Tarifas para generación solar en Ecuador

Ecuador, enero de 2013	Años del contrato	Tarifa (€/kWh)	Tarifa (€/kWh)
Eólica	15	0,07	0,09
Solar fotovoltaica	15	0,32	0,40
Biomasa-Biogás <5 MW	15	0,09	0,11
Biomasa-Biogás >5 MW	15	0,08	0,10

3.2. Fuentes no convencionales de energía renovable: contexto nacional

Ahora bien, en el ámbito nacional se cuenta con varias normas que desarrollan beneficios a quienes instalen sistemas de producción energética no convencionales. De manera específica, la Ley 1715 de 2014, en sus arts. 11 y ss otorga prerrogativas que se resumen en exenciones de IVA, arancelarias, hasta el 50% del valor del impuesto sobre la renta y depreciación acelerada.

Asimismo, en esta ley se autoriza al autoconsumidor la entrega de excedentes en calidad de depósito o la venta de los mismos, sin embargo fija la competencia para determinar los lineamientos bajo los cuales se otorgaran los créditos de energía y las condiciones de venta en la CREG, que valga decir, a la fecha, para los autogeneradores a pequeña escala no ha emitido la resolución correspondiente. A la fecha se tiene la Resolución 024 de 2015 que solo prevé la venta de excedentes a los autogeneradores a gran escala sin posibilidad de créditos de energía por la energía depositada (balance neto), sometiendo al generador al régimen dispuesto para estas grandes superficies hasta tanto se regule su condición. Es de advertir, que dicha normatividad no brinda garantías suficientes, ni si quiera para las grandes superficies, veamos:

- Condiciones de acceso a la red: dispone de la existencia de un contrato libre entre las partes (transmisor o distribuidos y autogenerador), lo cual es completamente inconveniente, pues la posición dominante de los transmisores y distribuidores, sumado al hecho de que favorecer la conexión representa una desventaja competitiva para ellos, puede traducirse en sobrecostos y obligaciones complejas que en últimas restringirían injustamente el acceso del autogenerados a la red. Las condiciones de acceso a la red deben en todo caso garantizar parámetros de igualdad
- Restringe la capacidad de comercialización: otra seria desventaja es la imposición de intermediaciones, pues no obstante se menos rentable la producción energética mediante paneles solares, la intermediación de los agentes comercializadores, re-

duciéndose prácticamente a cero el margen de rentabilidad.

- c) Obligación de competir en el mercado bursátil: como se expuso en el acápite anterior, en muchos países se han establecido con éxito tablas con valores diferenciados mayores al comercial fijado para las plantas productoras de energía convencional. De este modo se ha incentivado la producción de energía limpia y los desarrollos tecnológicos con miras a la paridad de precios. Así, teniendo en cuenta que la Resolución 024 de 2015 de la CREG equipara los precios de las FNCER a los de las fuentes convencionales sometiéndolo al mercado bursátil, pone en desventaja a los autogeneradores pues el costo final de producción de aquella energía no se vería correspondido con el precio en el mercado, máxime cuando en ese proyecto de resolución se prevé la obligación para el autogenerador de contar con intermediación de mayoristas, limitando aún más su competitividad y desincentivando su implementación.
- d) Impone declarar la energía depositada: con esta medida se restringe la capacidad de producción, pues solo se reconoce pago por la energía declarada y efectivamente depositada, perdiéndose la contraprestación por la efectivamente vertida y no declarada cuando quiera que esta sea mayor.
- e) Es de resaltar que persiste la ausencia de definición de límites para generador a pequeña escala, así, para evitar demoras en la implementación por falencias en la reglamentación, el proyecto de ley incluye la delimitación de voltaje para las categorías de autogenerador a pequeña escala y a gran escala, tomando como límite máximo para el primero la media internacional conforme a los evaluados.

Con la modificación propuesta se garantiza retribución al autogenerador a pequeña escala para fomentar la implementación de esta tecnología en ese nivel, pues conforme a la Resolución 024 de 2015 de la CREG se les restringe ampliamente. Además, con lo aquí planteado se reducen los costos de instalación en la medida que no se requerirían baterías, en tanto el sistema de créditos cumple con esa función; se garantiza un acceso igualitario a la red y se les da capacidad de autorepresentación. Con las modificaciones propuestas se garantiza la rentabilidad del sistema, la contraprestación total por el vertimiento de energía, la supresión de intermediación y la eliminación de trabas y exigencias innecesarias a los autogeneradores.

En el Estatuto Tributario también se prevén beneficios, sin embargo deben hacerse las siguientes precisiones: primero, en el artículo 158-2 estipula una deducción de hasta el 20% de la renta líquida, pero atendiendo a que la Ley 1715 es norma posterior, específica y más favorable se entiende debe aplicarse esta de manera preferente a la ley anterior. Segundo, el artículo 428 adicionado por el artículo 95 de la Ley 788/02 complementa lo establecido en la citada legislación al eximir del impuesto sobre las ventas a las importaciones relacionadas con proyectos que reduzcan agentes contaminantes en el medio ambiente.

De otra parte, la Resolución 084 de 1996 emanada del Ministerio de Minas y Energía se trata en concreto las condiciones de acceso a la red y establece la prohibición de venta de excedentes, excepto en situaciones de racionamiento.

La CREG también expidió la Resolución 227 de 2015, por la cual se ordena hacer público un proyecto de resolución de carácter general, *“por la cual se define la metodología para determinar la energía firme de plantas solares fotovoltaicas”* que busca definir la metodología para la participación en el Cargo por Confiabilidad de este tipo de tecnología.

Es claro que la implementación de los sistemas de feed-in tariff y balance neto representan grandes retos económicos, pues indefectiblemente conlleva el pago de subsidios, la exención total o parcial de impuestos y costos de acceso a la red, y el incremento en la tarifa de electricidad al consumidor, pero la ejecución adecuada de esos esquemas, como es el caso de Alemania y Canadá, ha demostrado que en la práctica si es posible obtener un equilibrio económico general pese a las implicaciones que representan las energías renovables. Ningún esfuerzo es inocuo cuando se trata de salvaguardar y restaurar la integridad de nuestro hogar.

Para el caso colombiano, si bien es cierto existen algunos beneficios tributarios y está en trámite la reglamentación para los autogeneradores a gran escala, es necesario también implementar los dos sistemas en todos los niveles en aras de impulsar exponencialmente la implementación de tecnologías amigables con el medioambiente.

Finalmente, frente al término de conexión conforme a los protocolos de la Resolución 070/98 para estudio de conexión, estudio técnico de seguridad e instalación el término más adecuado y proporcionado al trabajo que se requiere es de 45 días, pues uno inferior no

garantizaría los trámites de estudio de seguridad y demás técnicos que se requieren para este tipo de sistemas.

4. GRANJAS SOLARES

4.1. Diferencia con figuras jurídicas vigentes

En la legislación vigente existe una figura que se asemeja a las granjas solares, es la denominada generación distribuida descrita en la Ley 1715 de 2014, que consiste básicamente en plantas de energía solar conectadas a un Sistema de Distribución Local, las cuales estarían reguladas por la CREG. No obstante, a diferencia de la disposición existente, las granjas solares tienen un enfoque social, el cual pretende suplir las necesidades de abastecimiento eléctrico a población de bajos recursos y favorecer proyectos medioambientales y agropecuarios.

A diferencia del artículo 19 num. 4 de esa normatividad, la implementación de granjas solares no están supeditadas a la voluntad política, sino que la ejecución de dichos proyectos es un mandato legislativo que impone al gobierno nacional la obligación de atender esas necesidades con la utilización de tecnología fotovoltaica.

4.2. Contexto internacional

Uno de los referentes internacionales de plantas solares con enfoque social es la Asociación Internacional de Fomento (AIF), la cual ha financiado con éxito proyectos energéticos para sectores rurales y de bajos recursos en varios países, así:

En Bangladesh, la AIF financia el Proyecto de Electrificación Rural y Desarrollo de Energía Renovable, con el cual se ha logrado la instalación de paneles solares en 320.000 hogares, con un costo cercano a los US\$56 millones.¹⁸

Asimismo, ha apoyado proyectos de energía renovable enfocados al sector rural y no interconectado en Malí, Sri Lanka y Tanzania, con notorios resultados.

Debe tenerse en cuenta que los proyectos de energía solar con enfoque social no se limitan únicamente a brindar energía a los hogares, sus enfoques pueden ser diversos; claro ejemplo de ello es Perú, que a través del *“Fondo de las Américas-Perú, en coordinación con el Sernanp, está financiando la reforestación de más de 370 hectáreas del santuario Bosque de Pómac, en Lambayeque, con un novedoso*

*sistema de riego continuo con energía solar. Se trata de una instalación de 16 paneles solares de 50W cada uno, que funcionan con una bomba solar sumergible instalada dentro de un pozo para la extracción de agua. El sistema de abastecimiento se acciona con la energía de los paneles fotovoltaicos, permitiendo el riego aún en época de sequía.”*¹⁹ Es símbolo de una política más eficiente frente a las implicaciones que puede acarrear el cambio climático, pues con medidas como esa se puede obtener un mejor impacto positivo, en la medida que no combate el problema, lo previene.

Otro uso práctico de la energía solar en proyectos sociales se observa en las cocinas solares, verbigracia, en Haití se han reemplazado cocinas de leña por esta tecnología limpia²⁰, lográndose de esta forma un múltiple propósito, pues se suprime la práctica de la tala para obtener leña, se evita la emisión de hollín y se reducen las complicaciones respiratorias por la no exposición a ese factor contaminante.

En este punto es menester traer a colación las palabras del ex ministro de medio ambiente alemán, Klaus Töpfer, quien al analizar el impacto de la energía solar en la lucha contra la pobreza manifestó: “No debemos subestimar el enorme potencial del sol y el viento tienen para la construcción de la riqueza mundial y la lucha contra la pobreza. A medida que la energía solar es cada vez más rentable, los países situados dentro de cinturón solar del planeta podrían desarrollar completamente nuevos modelos de negocio como la energía barata, limpia les permite procesar sus materias primas a nivel local, agregando valor - y el beneficio - antes de la exportación.”²¹ Colombia está desaprovechando el inmenso potencial de energía solar de que dispone, pues su ubicación geográfica permite captar altos niveles de radiación solar hasta por doce horas al día de forma continua durante todo el año, sin embargo se calcula que a nivel nacional no se han instalado más de 78.000 paneles solares²². Claramente el acceso a este tipo de tecnología emerge como una garantía a la búsqueda de condiciones más igualitarias, en

¹⁹ <http://www.canariascnnews.com/index.php/especiales/medioambiente/item/1493-energ%C3%ADa-solar-fotovoltaica-para-combatir-la-pobreza>

²⁰ *Ibidem*, <http://www.canariascnnews.com>.

²¹ Klaus Töpfer, ex Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. La Revolución Solar Precio. Abril de 2015. Publicado en <https://www.project-syndicate.org/commentary/solar-power-economic-growth-by-klaus-topfer-2015-04>

²² http://www.larepublica.co/responsabilidad-social/colombia-un-mercado-con-potencial-en-energ%C3%ADa-solar_3773

¹⁸ <http://siteresources.worldbank.org/EXTIDASPANISH/Resources/IDA-Energy-ES.pdf>

tanto que la eficiencia del sistema para el caso de Colombia permitiría a los beneficiarios de los proyectos acceder a tan esencial servicio y garantizar un abastecimiento prácticamente continuo.

5. PROPOSICIÓN

Con base en los anteriores argumentos pongo a consideración de los honorables miembros del Congreso de la República el presente proyecto, que promueve para los autogeneradores la implementación de plantas a grande, mediana y pequeña escala, precaviendo el desabastecimiento energético y fomentando buenas prácticas ambientales.

De los honorables Congresistas,

De los honorables Congresistas,



JAIME AMÍN HERNÁNDEZ,
Senador de la República.
Partido Centro Democrático

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2017

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el **Proyecto de ley número 68 de 2016 Senado**, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1715 de 2014, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador Jaime Amín Hernández. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2017

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado proyecto de ley a la Comisión Quinta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional

con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

Efraín José Cepeda Sarabia.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 69 DE 2017 SENADO

por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien (100) años de fundación del municipio de Acacías en el departamento del Meta, rinde público homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la conmemoración de los cien (100) años de fundación del municipio de Acacías, departamento del Meta, hecho que sucedió el 7 de agosto de 1920.

Artículo 2°. La Nación hace un reconocimiento al municipio de Acacías, a su vocación agrícola y pecuaria siendo una despensa de vital importancia para Colombia, resalta las virtudes de sus habitantes, su honradez, su creatividad, su excelsa producción cultural y sus aportes como municipio al desarrollo social y económico del país y la región.

Artículo 3°. El Gobierno nacional y el Congreso de la República de Colombia rendirán honores al municipio de Acacías, el 7 de agosto del año 2020, y se presentarán con sus respectivas comisiones a los actos conmemorativos que tengan lugar.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno nacional para que de conformidad con los criterios de concurrencia, complementariedad y subsidiariedad, asigne en el Presupuesto General de la Nación, e impulse a través del Sistema de cofinanciación, las partidas presupuestales necesarias a fin de adelantar proyectos, obras de infraestructura y actividades de interés público y social, promotoras del desarrollo regional, que beneficiarán a la comunidad del municipio de Acacías y del departamento del Meta.

Artículo 5°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza al Gobierno nacional la celebración de los contratos y convenios interadministrativos necesarios

entre la nación y el municipio de Acacías, así como para efectuar los créditos, contracréditos y los traslados presupuestales a que haya lugar.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



Maritza Martínez Aristizábal
Senadora de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes históricos

El 7 de agosto de 1919, la República de Colombia conmemoraba el primer centenario de la batalla de Boyacá, con la cual nuestra patria alcanzó la libertad e independencia de la Corona Española.

Las autoridades civiles y eclesiásticas de San Martín de acuerdo con los iniciadores de la fundación, deseaban conservar en un momento imperecedero el recuerdo del centenario de la emancipación de nuestra patria, y considerando por una parte la extensa zona selvática entre Villavicencio y San Martín muy propicia para la agricultura y por otra por ser paso obligado para viajar a Villavicencio y Bogotá, decidieron fundar una población que por lo menos pudiera servir de posada a los transeúntes en los duros meses de invierno, cuando los ríos Guamal y Guayuriba no permitían pasar.

Esta idea solo se materializó el siete de agosto de 1920, siendo presidente de Colombia don Marco Fidel Suárez e Intendente Nacional del Meta el General Jerónimo Mutis, cuando un grupo de personas comisionadas por el Concejo Municipal de San Martín, se trasladó al lugar, donde el padre Alejandro Saláin celebró una eucaristía poniendo a Cristo como la piedra angular de la nueva población. Se le dieron como límites generales: el Río Negro o Guayuriba con el Municipio de Villavicencio, el Río Meta con las Sabanas de Yucuaña hoy Municipio de Puerto López; el Río Guamal con el Municipio de San Martín, y por el costado occidental con los Municipios de Gutiérrez y Quetame en Cundinamarca.

El primer nombre escogido para la nueva fundación por los motivos históricos señalados fue el de “Corregimiento de Boyacá”, como reza textualmente en el acta de fundación, pero por motivos desconocidos el nombre no prosperó. Triunfó definitivamente el más poético de todos, “Las Acacias”, debido a la gran cantidad de acacias playeras que circundan las riveras de los

ríos entre los cuales se levanta la población. Don Oliverio Torres Carrillo explicó que finalmente terminaron cambiándole el acento a la palabra, y quedó “Acacías”, porque para pronunciarla hay que sonreír, y para las gentes era más sonora y agradable al oído.

El Señor Intendente designó como primer Corregidor al señor Gregorio Jácome Calderón, Ex comisario especial de la Comisaría del Vaupés, con el primordial encargo de fundar lo que hoy constituye una de las poblaciones más pujantes del Llano, escogiendo para ello el sitio más oportuno, conveniente y céntrico entre los Municipios de Villavicencio y San Martín. Los señores Oliverio Reina, Juan Rozo y otros moradores influyentes, opinaban que la nueva fundación debía efectuarse en terrenos aledaños a sus propiedades ubicadas en lo que hoy se conoce con el nombre de la vereda la “Esmeralda”, en la finca de don Juan Rozo cerca a la Hacienda de la Unión. A estos se oponía el Criterio del Doctor Pablo Emilio Riveros Reina, quién con la visión de ingeniero urbanizador y luego de explorar gran cantidad de territorio selvático virgen, opinaba que dicha fundación debía llevarse a cabo en terrenos altos secos y con aguas suficientes para abastecer las necesidades de la futura ciudad. En su remplazo fue designado el señor Jorge Arturo Riveros Martínez, quien recibió el mismo encargo de su predecesor. Para efecto visitó todos los descumbres y fundos de la región en número de unos sesenta y cuatro; conoció las fundaciones que había entonces, que eran las de: Juan Rozo, José H. Rey, Federico Rojas, Cornelio Cárdenas, Manuel Cárdenas, Bernardo Vaca, Bautista Billar, Sandalio Leal, Fruto Lozano y otras pocas, que albergaban unos 300 habitantes. La escuela funcionaba en una casa de propiedad particular, del señor Vicente Antonio Rojas.

Escogiendo finalmente y de acuerdo con el doctor Pablo E. Riveros el bosque entre las inmediaciones de los ríos Acacías y Acaciñas, que él indicó como el más apropiado por hallarse en terreno alto, seco, con aguas abundantes y potables, aun cuando quedaba un poco aislado del Camino Nacional Villavicencio-San Martín y de las fundaciones; el corregidor decidió y ordenó descumbrar dos hectáreas en cuadro y dar comienzo al trazado y construcción de las Casas para Escuela, Corregimiento, Capilla y Matadero Público. Con la ayuda de unos y la curiosidad de otros que ya estaban acampados en este lugar, procedieron a trazar la plaza y se pronunció un modesto discurso alusivo al hecho. Bajo el mando y orientación de Pablo Emilio Riveros y el corregidor, se hicieron los trazados de las calles, dejando estas de 90 metros

de longitud por 15 de ancho, lo suficientemente anchas y rectas como bases de una población moderna¹.

2. Objeto del proyecto

El propósito de esta iniciativa es que la Nación se vincule a la conmemoración del centenario de fundación del municipio de Acacias en el departamento del Meta, cuya celebración será el 7 de agosto de 2020. Así mismo, rendir homenaje público a sus habitantes y a todos aquellos quienes intervinieron en la creación administrativa del municipio.

Así mismo, en el proyecto de ley se solicita al Gobierno nacional la incorporación dentro del Presupuesto General de la Nación de las apropiaciones necesarias para realizar obras de infraestructura que redundan en el beneficio de los Acacireños y de los Metenses. De la misma forma, la realización de los movimientos presupuestales necesarios para hacer posible el cumplimiento de este propósito.

3. Marco legal y jurisprudencial

Nuestro sistema constitucional y legal es permisivo con los miembros del Congreso de la República, ya que lo faculta para la presentación de proyectos de ley y/o de acto legislativo. Los artículos 150, 154, 334, 341 y 359, superiores, se refieren a la competencia por parte del Congreso de la República de interpretar, reformar y derogar las leyes; a la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas de presentar proyectos de ley y/o de acto legislativo; lo concerniente a la dirección de la economía por parte del Estado; la obligación del Gobierno nacional en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo; y la prohibición constitucional de que no habrá rentas nacionales de destinación específica, con excepción de las contempladas en el numeral 3 del artículo 359 Constitucional.

La Ley 5ª de 1992 (Reglamento Interno del Congreso) dispone en su artículo 140, que la iniciativa legislativa puede tener su origen en las Cámaras Legislativas, y en tal sentido, el mandato legal, dice:

“Artículo 140. *Iniciativa Legislativa*. Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.”

Una vez analizado el marco constitucional y legal de la iniciativa parlamentaria, se llega a la conclusión de que este Proyecto de Ley, se encuentra enmarcado dentro del ámbito

de la Constitución y legal; el Congreso de la República no invade órbitas ni competencias de otras Ramas del Poder Público, en especial las que le corresponden al Ejecutivo en cabeza del Gobierno nacional, con la única salvedad de que se debe tener en cuenta lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

En cuanto al análisis jurisprudencial relacionado con la iniciativa del Congreso en el gasto, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-441 de 2009, respecto a la iniciativa que tienen los Congresistas, ha manifestado:

“INICIATIVA LEGISLATIVA EN MATERIA DE GASTO PÚBLICO.

La jurisprudencia ha indicado que tanto el Congreso de la República como el Gobierno nacional poseen iniciativa en materia de gasto público. El Congreso está facultado para presentar proyectos que comporten gasto público, pero la inclusión de las partidas presupuestales en el presupuesto de gastos es facultad exclusiva del Gobierno. También ha indicado que el legislador puede autorizar al Gobierno nacional para realizar obras en las entidades territoriales, siempre y cuando en las normas respectivas se establezca que el desembolso procede a través del sistema de cofinanciación”.

La Corte Constitucional mediante Sentencia C-343 de 1995, respecto a la iniciativa que tienen los Congresistas, ha manifestado:

“La iniciativa parlamentaria para presentar proyectos de ley que decreten gasto público, no conlleva la modificación o adición del presupuesto general de la Nación. Simplemente esas leyes servirán de título para que posteriormente, a iniciativa del Gobierno, se incluyan en la ley anual del presupuesto las partidas necesarias para atender esos gastos”.

En Sentencia C-360 de 1996 en lo que tiene que ver con el principio de la iniciativa parlamentaria en materia de gasto público, la Corte dijo que:

“Las leyes que decreten gasto público de funcionamiento o de inversión no se encuentran constitucionalmente atadas a la iniciativa gubernamental y, por lo tanto, no resulta legítimo restringir la facultad del Congreso y de sus miembros, de proponer proyectos sobre las referidas materias, con la obvia salvedad de que la iniciativa de su inclusión en el proyecto de presupuesto corresponde exclusiva y discrecionalmente al Gobierno”.

Al respecto, es importante determinar la línea jurisprudencial que ha tenido la Corte Constitucional frente al análisis de las leyes de homenaje, honores, conmemoraciones y

¹ Sitio Web Oficial del Municipio de Acacias – Meta. http://www.acacias-meta.gov.co/informacion_general.shtml#historia.

monumentos, para el tema que nos ocupa se tomó una Sentencia reciente la C-015A de 2009, que realiza un análisis de inconstitucionalidad frente a las objeciones presidenciales al Proyecto de ley número 72 de 2006 Senado, 231 de 2007 Cámara, por la cual la Nación se vincula a la celebración de los treinta (30) años de existencia jurídica de la Universidad de La Guajira y ordena en su homenaje la construcción de algunas obras. De esta manera, sobre el problema jurídico planteado la Corte Constitucional, sostiene lo siguiente:

“Ahora bien, en relación con las leyes que decretan gasto público pese a que el Ejecutivo no estuviere de acuerdo con él, esta Corporación ha concluido que esas iniciativas son compatibles con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y no violan el artículo 151 de la Constitución, cuando consagran autorizaciones de inclusión en el Presupuesto Anual de la Nación o de desembolso a través del sistema de cofinanciación y no se imponen como órdenes imperativas, La Sentencia C-782 de 2001, providencia que en esta oportunidad también se reitera, explicó así el argumento: esta Corte, ha señalado que, salvo las restricciones constitucionales expresas, 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 si, por el contrario, se trate 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”.

Así, este proyecto de ley pretende ser una norma legal que el Gobierno habrá de tener en cuenta para incluir en futuras vigencias fiscales, dentro del Presupuesto Nacional con el propósito de exaltar el centenario del municipio de Acacías en el departamento del Meta. En este orden de ideas, las autorizaciones que aquí se hacen, no dejan de ser disposiciones que entran a formar parte del universo de gastos que ha de tener en cuenta el Gobierno para formular el proyecto de presupuesto anual y, en todo caso, las erogaciones autorizadas que se incorporan al proyecto anual del Presupuesto General de la Nación, formarán parte de este de acuerdo con la disponibilidad de los recursos, y las

prioridades del Gobierno, siempre de la mano de los principios y objetivos generales señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, en el estatuto orgánico del presupuesto y en las disposiciones que organizan el régimen de ordenamiento territorial repartiendo las competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

4. Contenido del proyecto de ley

El proyecto de ley consta de dos (6) artículos que establecen lo siguiente:

Artículo 1°. Establece la vinculación de la Nación en la conmemoración del centenario de fundación del municipio de Acacías en el departamento del Meta.

Artículo 2°. Estipula el reconocimiento de la Nación al municipio de Acacías, resalta las virtudes de sus habitantes y sus aportes como municipio al desarrollo social y económico del país y la región.

Artículo 3°. Consagra la fecha en la que el Gobierno nacional y el Congreso de la República de Colombia rendirán honores al municipio de Acacías y ordena que sus respectivas comisiones se presenten a los actos conmemorativos que se programen para tal fin.

Artículo 4°. Autoriza al Gobierno nacional para que asigne en el Presupuesto General de la Nación e impulse a través del Sistema de cofinanciación, las partidas presupuestales necesarias a fin de adelantar proyectos, obras de infraestructura y actividades de interés público y social que beneficien al municipio de Acacías y del departamento del Meta.

Artículo 5°. Autoriza al Gobierno nacional para que realice los contratos y convenios interadministrativos necesarios entre la nación y el municipio de Acacías, así como para efectuar los créditos, contracréditos y los traslados presupuestales a que haya lugar.

Artículo 6°. Vigencia y derogatorias.

De los honorables Senadores,



Maritza Martínez Aristizábal
Senadora de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2017

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el **Proyecto de ley número 69 de 2016 Senado**, por medio de la

cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien (100) años de fundación del municipio de Acacías en el departamento del Meta, rinde público homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por la honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

**PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA**

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2017

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado proyecto de ley a la Comisión Segunda Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional

con el fin de que sea publicado en la **Gaceta del Congreso**.

Cúmplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

Efraín José Cepeda Sarabia.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

CONTENIDO

Gaceta número 646 - Viernes, 4 de agosto de 2017

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado, por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia.	1
Proyecto de ley número 68 de 2017 Senado, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1715 de 2014.	11
Proyecto de ley número 69 de 2017 Senado, por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien (100) años de fundación del municipio de Acacías en el departamento del Meta, rinde público homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.	20