



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 469

Bogotá, D. C., lunes, 7 de abril de 2025

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 30 DE 2025 SENADO

por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología al municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico.

Bogotá D.C., abril de 2025.

Honorable Senador
ARIEL FERNANDO ÁVILA MARTÍNEZ
PRESIDENTE
COMISIÓN PRIMERA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Acto Legislativo 030 de 2025 Senado "Por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la constitución política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural, histórico y de tecnología al municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico".

Respetado Presidente,

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, adjunto informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Acto Legislativo de la referencia, a fin de que se discuta y vote en esta misma Comisión.

Cordialmente,

ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Senador de la República
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN PRIMERA VUELTA EN LA COMISIÓN PRIMERA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO 030 DE 2025 SENADO "POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 328 Y 356 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA OTORGÁNDOLE LA CATEGORÍA DE DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL, HISTÓRICO Y DE TECNOLOGÍA AL MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO".

1. Trámite de la iniciativa.

El presente Proyecto de Acto Legislativo de autoría de los Honorables Senadores Pedro Hernando Flórez Porras, Julio Elías Vidal y los Honorables Representantes Dolcey Oscar Torres Romero, Silvio Carrasquilla Torres, Wilmer Guerrero Avendaño, Andrés Calle Aguas, Gabriel Enrique Parrado, Álvaro Rueda Caballero, Gersel Pérez Altamiranda, Aníbal Hoyos Franco; y fue radicado el 12 de marzo de 2025.

El texto original radicado por los autores fue publicado en la Gaceta 310 de 2025.

El 2 de abril de 2025, el Presidente de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República designó al suscrito como ponente único del Proyecto de Acto Legislativo para el primer debate en esta Corporación.

2. Objeto del Proyecto de Acto Legislativo

El Proyecto de Acto Legislativo 030 de 2025 Senado tiene por objeto otorgar al municipio de Puerto Colombia, Atlántico, la categoría de Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología, modificando los artículos 328 y 356 de la Constitución Política.

3. Justificación

3.1. Creación de distritos a través de actos legislativos.

El artículo 286 de la Constitución Política señala que: "*Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas*".

Sobre la creación de distritos la Corte Constitucional en sentencia C- 494 de 2015, señaló lo siguiente:

"En cuanto a la creación de distritos como entidades territoriales, se observa que en la actualidad estas entidades territoriales han surgido de dos

<p><i>maneras: i) voluntad directa del Constituyente de 1991 o: ii) por acto legislativo. La Ley 1454 de 2011 "por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones", si bien incluyó a los distritos en los esquemas asociativos territoriales (art. 10), reguló las asociaciones entre distritos (art. 13) y asignó competencias normativas distritales (art. 29.3), no estableció las bases y condiciones para la existencia, modificación, fusión o eliminación de los distritos". (Subrayado fuera del original)</i></p> <p>En otro aparte de la misma jurisprudencia de 2015, sigue diciendo la Corte:</p> <p><i>"(...) La Corte ha precisado que el acto de creación, eliminación, modificación o fusión de los distritos corresponde al Legislador mediante ley, salvo que el mismo poder constituyente se ocupe de ello. "En suma, a diferencia del municipio, la existencia de la entidad territorial distrital y sus vicisitudes - creación, modificación, fusión, eliminación - depende del Congreso de la República, a través de la ley, de conformidad con el artículo 150, numeral 4 de la Carta, a menos que el propio poder constituyente se ocupe de ello (...)" (Subrayado fuera del original)</i></p> <p>En el mismo sentido, en la Sentencia C-313 de 2009, la Corte Constitucional manifestó:</p> <p><i>"(...) el acto de creación, eliminación, modificación o fusión de distritos, que debe consistir en una ley, se encuentra regido por otra norma legal, de naturaleza orgánica bajo cuyos parámetros se expide. Corresponde a tal norma legal establecer las "bases y condiciones" de existencia de los distritos y de otras entidades territoriales. Sólo que actualmente no existe en el ordenamiento jurídico una normatividad orgánica que predetermine tales "bases y condiciones", vacío normativo que se ha suplido erigiendo municipios en distritos mediante acto constituyente o legislativo, como ocurría al amparo de la Constitución de 1886 con sus reformas".</i></p> <p>De tal abstracción jurisprudencial se colige que, la creación de los Distritos se puede hacer a través de dos mecanismos: atendiendo a la voluntad del constituyente, mediante el procedimiento de Acto Legislativo tal y como se ha hecho hasta el momento, o por procedimiento de ley ordinaria, siguiendo los requisitos establecidos en la Ley 1617 de 2013 modificada por el artículo 124 de la Ley 1955 de 2019; siendo así que cualquiera de las dos (2) vías se ajusta al marco constitucional colombiano.</p>	<p>3.2. Importancia histórica del municipio de Puerto Colombia</p> <p>Puerto Colombia es un municipio ubicado al noroccidente del departamento del Atlántico. Se encuentra en una zona costera y forma parte del Área Metropolitana de Barranquilla, con una altitud promedio de 15 m.s.n.m., a una distancia de 15 kilómetros de la capital del Atlántico. Su extensión aproximada es de 93 kms y tiene una temperatura media de 27,8°C. Puerto Colombia es de terreno plano y ondulado de clima cálido, dispone de varias ciénagas, entre ellas Los Manatíes, Aguadulce, el Rincón, el Salado y Balboa. Las corrientes de agua son limitadas, existen varios afluentes pluviales, entre los que se destaca el arroyo Grande, los cuales desembocan en Balboa y el mar Caribe. El municipio está rodeado de los cerros Cupino, Pan de Azúcar y Nisperal¹.</p> <p>Fue fundado el 31 de diciembre de 1888 por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, que con el inicio de las obras de construcción del muelle, dio paso al terminal marítimo más importante de Colombia en las primeras cuatro décadas del Siglo XX.</p> <p>El territorio ocupado actualmente por el municipio de Puerto Colombia formó parte jurídicamente del municipio de Tubará, asentamiento tradicional de la cultura Mocaná. Su origen data del año de 1850 cuando un número significativo de familias originarias de Tubará y San Antonio de Salgar levantaron sus viviendas al pie de un cerro llamado Cupino, del cual derivó su nombre, cerro de Cupino, atraídos por la abundancia de pesca y la tranquilidad del medio.</p> <p>El 31 de diciembre de 1870 se inauguró el ferrocarril de Barranquilla a Salgar. A causa de la poca profundidad de la bahía, se decidió, a instancias de Francisco Javier Cisneros, quien había adquirido el ferrocarril, la prolongación de la línea férrea hasta Cupino, obra que se inauguró el 31 de diciembre de 1888.</p> <p>El nombre se dio el día de la inauguración del muelle, 15 de agosto de 1893. Cisneros había propuesto al Presidente de la República de ese momento, Rafael Núñez, llamar a la localidad Puerto Núñez; el presidente no aceptó y respondió que debía llamarse Puerto Cisneros, a lo que el empresario contestó denominándolo Puerto Colombia. Conserva el estatus de corregimiento hasta el 24 de junio de 1905, cuando es elevado a la categoría de Distrito por Decreto 19, emitido por el Gobernador del Departamento del Atlántico,</p> <p>¹ Sitio Oficial de la Alcaldía de Puerto Colombia. Disponible en: http://www.puertocolombia-atlantico.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx</p>
<p>General Diego A. De Castro y aprobado por Decreto 488 del 26 de abril de 1906, firmado por el presidente Rafael Reyes y su Ministro de Gobierno, Gerardo Pulecio. Esta información consta en el Diario Oficial 12.641 del jueves 10 de mayo de 1906².</p> <p>La relevancia histórica del municipio de Puerto Colombia a nivel nacional se explica por el desarrollo económico, social y de ingeniería que implicó su consolidación como terminal marítimo entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX.</p> <p>Las construcciones del Muelle de Puerto Colombia y de la vía férrea que lo conectaba con Barranquilla para el transporte de carga, fueron de fundamental importancia para el desarrollo del país durante las primeras cinco décadas del siglo XX.</p> <p>La explicación de esto se da, en primer lugar, por el hecho de que los dos grandes puertos que tuvieron relevancia estratégica hasta el siglo XVIII, el de Cartagena y el de Santa Marta, no la presentaron para el comercio moderno debido a la poca navegabilidad que ofrecían, particularmente por la sedimentación, y a la nula conexión que tenían con el Río Magdalena, principal arteria fluvial para el transporte de carga y de pasajeros entre las costas y el interior del país³.</p> <p>En segundo lugar, no fue hasta la construcción del puerto satélite en la bahía de Sabanilla (corregimiento de Puerto Colombia) y de la línea férrea que lo comunicó con la capital del Atlántico, Barranquilla, que esta última se erigió y transformó en el principal puerto de Colombia, pues a comienzos del siglo XIX los bancos de arena de Bocas de Ceniza impedían el paso de los buques desde el mar hacia Río Magdalena⁴.</p> <p>En la apertura al mercado mundial que experimentó el país a finales del siglo XIX, era fundamental contar con un puerto que redujera los tiempos y los costos del transporte⁵. Así las cosas, la construcción de estas dos obras trajeron para Puerto Colombia, para Barranquilla y para Colombia importantes efectos sociales y económicos que no se hicieron esperar.</p> <p>² Fundación Puerto Colombia. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=W8cL6WipvFK</p> <p>³ "El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865- 1941)". Revista de Economía Institucional, Vol. 14, N.0 26, primer semestre/2012, pp. 241-266.</p> <p>⁴ Ibidem.</p> <p>⁵ Historia del Muelle de Puerto Colombia, Columna de Opinión. Disponible en: http://zonacero.com/opinion/historia-del-muelle-de-puerto-colombia-132020</p>	<p>A nivel demográfico y social, por ejemplo, entre 1843 y 1851 la población barranquillera pasó de 11.510 a 12.265 habitantes, mientras que, en ese mismo periodo, las ciudades de Cartagena y Santa Marta pasaron de 20.257 y 11.393 a 18.567 y 5.774 habitantes, respectivamente; lo que sugiere una recomposición de la población caribeña en favor del centro más dinámico⁶.</p> <p>Ahora bien, en términos comerciales, entre 1865 y 1866 se exportaron 4.154 toneladas de tabaco a través de Sabanilla frente a 546 a través de Cartagena y Santa Marta, aunque seguía siendo un caserío pequeño con una escuela y sin iglesias⁷. Igualmente, una vez se terminó la primera etapa del ferrocarril de Sabanilla en el año 1871, los ingresos de aduanas entre Sabanilla, Cartagena y Santa Marta marcaron registros muy desiguales, saliendo favorecido el corregimiento de Puerto Colombia.</p> <p>Con todo esto, el muelle fue considerado en su momento el segundo más largo del mundo, con 4.000 pies de longitud, así como el tercero de mayor calado en su categoría a nivel mundial.</p> <p>Ahora bien, el desarrollo de Puerto Colombia como puerto marítimo no solo implicó resultados a nivel económico y comercial, sino que también produjo un flujo migratorio del cual hoy en día todavía se aprecian consecuencias. Por el puerto ingresaron para la época las culturas árabes, que emigraron de sus países para no ser reclutados por el Imperio Otomano con el fin de engrosar las filas del ejército en el frente de Palestina; los libaneses, seguidos por palestinos y finalmente sirios, posteriormente llegarían judíos, italianos, y otras culturas que salieron de Europa huyendo de la Primera Guerra Mundial, pues buscaban nuevos horizontes y al ver el gran desarrollo de esta zona portuaria, se quedaron en nuestro país, para nutrir de mayor riqueza la cultura caribe.</p> <p>⁶ Santiago Correa R., J., (2012). El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865- 1941). Revista de Economía Institucional, 14(26),241-266. ISSN: 0124-5996. Recuperado de: https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41923219010.</p> <p>⁷ Posada C., E. Una invitación a la historia de Barranquilla, Bogotá, CEREC, 1987, citado por Santiago Correa R., J., (2012). El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941). Revista de Economía Institucional, 14(26),241-266. ISSN: 0124-5996. Recuperado de: https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41923219010</p>

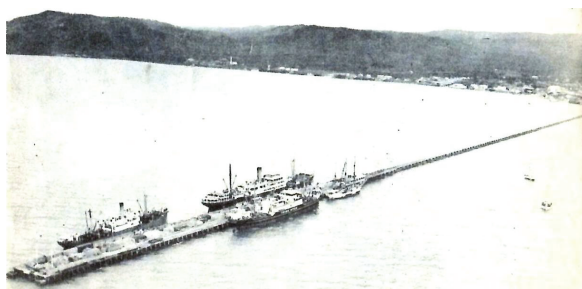


Imagen 1: Barcos descargando en el Puerto Colombia
Fuente: imágenes de archivo del municipio de Puerto Colombia.



Imagen 2: Barcos descargando en el Puerto Colombia
Fuente: Imágenes de archivo del municipio de Puerto Colombia.



Imagen 3: Rieles del puerto
Fuente: Fundación Puerto Colombia, Digital Guide – Puerto Colombia Pier⁸



Imagen 4: Puerto de Puerto Colombia
Fuente: El Heraldo⁹

⁸ Fundación Puerto Colombia. 2022. Digital Guide – Puerto Colombia Pier. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=W8cl6WipvFk>

⁹ El Heraldo. 2012. El Muelle que hace 120 años fue orgullo nacional. Disponible en: <https://www.elheraldo.co/local/2012/07/15/el-muelle-que-hace-120-anos-fue-orgullo-nacional/>

El desarrollo portuario de Puerto Colombia también produjo que el municipio fuera la puerta de entrada de una de las industrias que posteriormente tendría mayor crecimiento en el país: la de la aviación.

El Piloto William Knox Martin, con el apoyo de empresario barranquillero y amigo suyo, Mario Santodomigo, realizó un vuelo desde el Parque Once de Noviembre en Barranquilla hasta Puerto Colombia en un incipiente prototipo de avión, dejando caer una tula que contenía unas 200 cartas en lo que es hoy en día la plaza de Puerto Colombia. Con este acontecimiento se marcó el inicio oficial del Correo Aéreo en el país, motivo de orgullo para los habitantes del municipio.

3.3. Atractivos y Actividades.

Culturalmente, el municipio de Puerto Colombia es un territorio heterogéneo, de muchas tradiciones y culturas que, al mezclarse, han producido un tipo social que se identifica por su personalidad extrovertida, espontánea y alegre.

Puerto Colombia se destaca por sus valiosos monumentos como el Castillo de San Antonio de Salgar que es un lugar de gran interés histórico, pues era un fuerte español que servía como presidio, como colonia y más tarde como refugio del "Paso del Libertador"; el centenario Muelle, ubicado en la carrera 4 con la calle 1E, construido en 1888 y concebido como parte final del terminal marítimo de Barranquilla ubicado en Puerto Colombia y consagrado como bien de interés cultural de carácter nacional, mediante la Resolución No. 0799 de 1998.

El Castillo de San Antonio de Salgar fue considerado una de las más notables construcciones del siglo XIX en el país debido a su importancia como principal puerto marítimo y por el hecho de ser en su momento el segundo muelle más largo del mundo; la Estación del Antiguo Ferrocarril de Bolívar, ubicada en la Plaza Principal y la Casa del Primer Correo Aéreo en el Atlántico. Así como por la impresionante arquitectura del edificio de la alcaldía, la del Santuario Mariano Nuestra Señora del Carmen, la del Hotel Pradomar, la del muelle de Puerto Colombia, entre otros.

A instancias de la empresa privada, en asocio con el municipio y la gobernación, se han creado interesantes atractivos y actividades culturales que buscan arraigar costumbres de la cultura caribeña, como el proyecto "Defensa del patrimonio vivo de Puerto Colombia" que busca visibilizar la importancia de mantener y salvaguardar los bienes de interés

cultural que actualmente siguen en pie en el municipio de Puerto Colombia. Se intenta empoderar a la comunidad sobre la preservación patrimonial, como una de las fortalezas para el desarrollo del municipio ya que éste vio entrar, a través del Muelle Francisco José Cisneros, gran parte de lo que hoy nos caracteriza como esa nación diversa que es Colombia.

El festival internacional de coros "Un Mar de Voces" es un encuentro coral no competitivo que reúne los procesos corales pertenecientes al departamento del Atlántico, en donde comparten sus experiencias con grupos corales nacionales y agrupaciones invitadas internacionales. Además de realizar conciertos de gala y didácticos, se ofrecen espacios de capacitación a través de conversatorios y talleres para directores, coristas y público en general. Además, el reconocimiento a la labor de un director coral de Colombia.

Una de las más grandes expresiones culturales que dejan entrever el acervo y las raíces costeñas, es El Sirenato; es una fiesta típica de gran repercusión entre los municipios cercanos. Allí es muy común la interpretación instrumental del tambor alegre, en ocasiones es el llamador para ejecutar los bullerengues, y la cumbia. Es un universo mágico y atrayente para toda persona que tenga la fortuna de apreciar la cadencia de ese ritmo.

Otra manifestación cultural de gran repercusión nacional es el Festival Internacional de Tunas; desde el 2011, la Fundación Puerto Colombia en alianza con la Tuna Mayor Corazonista viene dando a conocer este género en todo el Atlántico. Desde entonces se han realizado 4 versiones de este festival, con la participación de agrupaciones provenientes de todo el territorio nacional y países como Puerto Rico, España y México. El evento se realiza anualmente en la plaza de Santuario Mariano Nuestra Señora del Carmen, en el mes de octubre.

Desde 2011 la Fundación Puerto Colombia, en alianza con el grupo de investigación Sapiencia, Arte y Música SAM de la Universidad del Atlántico, han llevado a la plaza de Puerto Colombia el cierre del Festival de Jazz Atlantijazz, un evento académico que reúne lo mejor de las agrupaciones de este género en el país y la región, el cual también ofrece diversión para todo tipo de público con conciertos en vivo.

El municipio cuenta con 2 escenarios culturales, 10 grupos artísticos, 14 grupos folclóricos

Adicionalmente, parte de la economía del Atlántico la integra el trabajo manual que los artesanos y pescadores de Puerto Colombia desempeñan con gran creatividad y destreza, elaborando las más originales artesanías con materiales propios de la región.

Puerto Colombia cuenta con una Asociación de Artesanos, cuyos trabajos son elaborados con recursos del medio, especialmente conchas marinas, maderas, cocos y hojas secas, los productos que más sobresalen son las cerámicas y cestería los cuales son promocionados a través de exposiciones. Existen además varios talleres de ebanistería y modistería organizados en forma de microempresas, creando fuentes de empleo y proyectando el comercio.

3.4. La importancia turística de Puerto Colombia

Puerto Colombia, como municipio costero, posee un invaluable potencial de desarrollo en sus recursos hídricos, sus costas bañadas por el mar Caribe o mar de las Antillas, al igual que su corregimiento de Salgar, que no ha sido bien aprovechado para trazar verdaderas políticas en materia turística.

Actualmente, se presenta un turismo social en dos modalidades: una informal, representada en las casetas que están sobre la playa, y otra formal, representada en los establecimientos de las cajas de compensación.

En el municipio se localizan 3 hoteles que se consideran de patrimonio arquitectónico; cuenta con atractivos turísticos alrededor del muelle, el Castillo de Salgar, la Casa de la Cultura, la Iglesia de Salgar y de Puerto Colombia y la Alcaldía.

Se destacan destinos turísticos hacia el complejo urbano arquitectónico conformado por el Muelle, la Casa de la Cultura, la Alcaldía y la Iglesia, el sol y el mar en las diferentes playas y el Castillo de Salgar.

Por todo ello, el municipio también se podría posicionar como un referente en turismo cultural, particularmente el que tiene que ver con turismo patrimonial, turismo de monumentos y turismo histórico

Sin embargo, también se anota un gran potencial para desarrollar nuevos destinos turísticos que involucren el ecoturismo, el acuaturismo y el turismo social.

3.5. Desempeño fiscal de Puerto Colombia:

Uno de los elementos a destacar del municipio de Puerto Colombia, es el buen registro que desde el año 2007 ha presentado en la medición de Desempeño Fiscal que realiza el Departamento Nacional de Planeación. En dicho año se elevó su desempeño pasando de "vulnerable" a "sostenible", y más adelante, en el 2010, pasó a "solvente", categoría que ha mantenido durante casi una década.

Dichos resultados, que se fundamentan en variables como autofinanciación de los gastos de funcionamiento, respaldo del servicio de la deuda, capacidad de ahorro, generación de recursos propios, entre otros, reflejan que el municipio se encuentra en adecuadas condiciones administrativas e institucionales para asumir su nueva categoría de Distrito.

Tomando como ejemplo solo un año, en el 2017 el municipio ocupó el puesto número 33 a nivel nacional entre los mejores con desempeño fiscal, y registró un 93% de generación de recursos propios, un 69% de magnitud de inversión y un 55% en capacidad de ahorro, creándose un entorno de desarrollo robusto, tal como lo clasificó el DNP.

Desempeño Fiscal de Puerto Colombia, según el DNP (2007 - 2017)				
Año	Indicador de desempeño fiscal	Rango Clasificación	Entorno de desarrollo	Posición a nivel nacional
2017	82,40	Solvente (>=80)	Robusto	33
2016	81,42	Solvente (>=80)	Robusto	NO
2015	82,64	Solvente (>=80)	Robusto	NO
2014	83,62	Solvente (>=80)		NO
2013	83,99	Solvente (>=80)		20
2012	82,70	Solvente (>=80)		20
2011	81,09	Solvente (>=80)		45
2010	83,35	Solvente (>=80)		48
2009	71,89	Sostenible (>=70 y <80)		37

Desempeño Fiscal de Puerto Colombia, según el DNP (2007 - 2017)				
Año	Indicador de desempeño fiscal	Rango Clasificación	Entorno de desarrollo	Posición a nivel nacional
2008	70,26	Sostenible (>=70 y <80)		176
2007	71,94	Sostenible (>=70 y <80)		153

Tabla 1: Desempeño Fiscal de Puerto Colombia, según el DNP (2007 - 2017)
Fuente: Elaboración del autor principal con datos del DNP.

3.6. Puerto Colombia, un eje prospectivo para el desarrollo.

Según la Universidad del Norte, mediante un proyecto integral de intervención se apuesta por la transformación del municipio de Puerto Colombia, que en el pasado fue centro de la economía nacional al contar con el puerto marítimo más importante del país. El desarrollo de distintos proyectos de investigación en salud, emprendimiento, ingeniería, historia, medio ambiente, turismo y cultura, entre otras áreas, son una forma de promover y acompañar estos procesos en las gentes de Puerto Colombia.

Según la Universidad del Norte, el Puerto Colombia de hoy es un municipio con un enorme potencial socioeconómico y territorial. En un contexto global, tiene todo para convertirse en una pieza clave del desarrollo regional, debido a sus ventajas competitivas.

Puerto Colombia como primer terminal marítimo del país, merece ser valorado histórica, cultural y turística porque reúne las diversas manifestaciones patrimoniales mediante sus monumentos nacionales radicados en su perímetro urbano, asimismo se supliría la deuda nacional que se tiene con este municipio por el cierre definitivo de su puerto a mediados de la década de los años 30.

3.7. Puerto Colombia, nodo tecnológico y digital de la región.

Actualmente, las exigencias en infraestructura que está demandando la cuarta revolución industrial y sus técnicas de producción con sistemas inteligentes, perfilan al municipio como un nodo de tecnología que posibilita la integración de organizaciones y de personas, generando un impacto a nivel productivo, tecnológico y de innovación en toda la región.

No en vano, en 1998 se inauguró en Puerto Colombia la primera conexión nacional del sistema de telecomunicaciones por cable submarino, la cual permitió que el país procesara

de forma simultánea treinta mil llamadas telefónicas entre Colombia y el resto del mundo, a través de una conexión modernizada con cable de fibra óptica.

Estos esfuerzos e inversiones no han parado, y por el contrario se han potenciado exponencialmente. En el 2015, la compañía Claro Colombia puso en funcionamiento el cable submarino de fibra óptica de mayor capacidad de Latinoamérica, que le permitió al país aumentar 50 veces su capacidad de conexión digital con el mundo.

Se trata del cable AMX-1, de 17.500 kilómetros de longitud por el mar Caribe, que comienza y termina en Colombia pero que tiene conexiones a tierra en Brasil, República Dominicana, Puerto Rico, Guatemala, México y Estados Unidos, ofreciendo una mayor disponibilidad de servicio de internet en el país.

Uno de los brazos del AMX-1 llega al corregimiento de Salgar en Puerto Colombia, Atlántico, y va hasta Jacksonville en Florida, lo que permite una conectividad mayor con Estados Unidos, que es el país con mayor generación de contenido que circula en la red. Con el AMX-1, Colombia pasó de 5 a 9 cables submarinos de fibra óptica.

Adicionalmente a todo lo anterior, el municipio ha venido fortaleciendo su propia participación en materia de tecnología e infraestructura digital, de tal manera que se vienen estructurando y ejecutando proyectos a corto, mediano y largo plazo en varios campos.

En materia de conectividad, Puerto Colombia cuenta actualmente con tres operadores que prestan el servicio de telefonía e internet, a través de la oferta de servicios banda ancha, enfocado principalmente en la fibra óptica o canal dedicado, dirigido al sector empresarial, que cada vez se consolida más alrededor de la estabilidad y la capacidad de la conectividad del ente territorial.

Esto también se ha podido evidenciar con las inversiones que se vienen realizando en materia de conexión gratuita en espacios públicos. Quizá el proyecto más ambicioso es la inversión de más de 13 mil millones de pesos, que busca que la construcción de los parques en Puerto Colombia incluya la instalación de puntos estratégicos con conexión gratis por Wifi a redes de internet a disposición de todos los porteños y turistas.

Es así que existe un listado de plazas y parques que ya cuentan o que contarán en el corto plazo con esta tecnología wifi. A saber:

- Plaza Francisco Javier Cisneros.
- Plaza del Santuario Mariano Nuestra Señora del Carmen Plaza Bonita de Salgar.
- Parque San Carlos Parque El Silencio Parque San Martín Parque Aurora Parque Loma de Oro Parque El Corzo Parque La Rosita.
- Parque Lineal de Vistamar Parque CAI Villa Campestre.

El municipio también ha venido realizando esfuerzos para que su historia, su tradición y su cultura puedan conjugarse con la tecnología y con lo digital. Es así que con el propósito de brindar una mejor experiencia a los turistas que lo visitan, se vienen instalando en puntos estratégicos estaciones que permitan la lectura de un código QR, para poder tener una navegación más interactiva y ampliada sobre los lugares de interés del ente territorial, así como escoger el idioma en que se realizaría dicha interacción. También se tiene previsto que estos proyectos manejen un lenguaje inclusivo, de forma que haya lenguaje de señas, emisión de información solo por audio o lectura, y lenguaje escrito en braille.

La administración municipal también tiene previsto la construcción del centro tecnológico y de innovación, que será un lugar ideal para el desarrollo de diferentes actividades con equipos de alta tecnología.

Las instalaciones se dispondrán para el uso de la comunidad con registro y control, habilitándose jornadas de capacitaciones, torneos en video juego, programándose proyección de películas, etc.

También es pertinente hacer mención de los resultados que en materia TIC logró el municipio de Puerto Colombia de la mano del gobierno nacional. De acuerdo con el MinTIC, durante los cuatro años de la administración del Presidente Iván Duque se adelantaron los siguientes programas con sus respectivas metas alcanzadas:

PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
INSTITUCIONALIDAD	Tipo de institucionalidad: Enlace TIC Acto Administrativo y Fecha de creación: Resolución 33 - febrero 26 de 2020 Nombre del Enlace TIC: Milena Cecilia Cortez Pérez (Cargo: Jefe Oficina Informática) Acta de posesión del Enlace TIC: Acta de Posesión, 3 de enero de 2020
COMPUTADORES PARA EDUCAR	En Puerto Colombia a través Computadores para Educar se han entregado 330 equipos, beneficiando a 7.372 niños, niñas, adolescentes y docentes de 5 sedes de Instituciones Públicas .

PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
NAVEGATIC	En Puerto Colombia se han aprobado y entregado 204 SIM CARO a través del operador COMCEL S.A. así: 186 a estudiantes y 18 para mujeres emprendedoras , cada SIMCARO cuenta con una capacidad de navegación 15GB, 21 Direcciones web que no consumirán datos, minutos ilimitados a todo destino nacional y WhatsApp sin video llamadas, hasta el 30 de julio de 2022, permitiendo estar conectados.
CENTROS DIGITALES REGIÓN A	En Puerto Colombia está operando 1 Centro Digital para las comunidades rurales. NOMBRE I.E. INSTITUCION EDUCATIVA EUSTORGIO SEDE EDUCATIVA: EUSTORGIO SALGAR ESTADO: OPERACIÓN
HOGARES CONECTADOS	Se ha llevado internet fijo a 419 hogares de estratos 1 y 2 precios asequibles: \$8.613 para estrato 1 y \$19.074 para estrato 2, que impactan a 1.257 habitantes de Puerto Colombia aproximadamente. Proyecto: Incentivos a la demanda fase 1:30 meses de operación a partir de la aprobación de cada acceso. Cantidad: 419 Finalización julio/2023
ABRE CÁMARA Primera etapa	En Puerto Colombia se benefició 1proyecto audiovisual, con un Incentivo de \$58.213.400. Es una iniciativa que reúne 6 convocatorias audiovisuales dirigida para: 1. Compañías productoras audiovisuales 2. Productoras audiovisuales Mipymes cuyo domicilio principal sea un municipio diferente a Bogotá 3. Comunidades indígenas 4. Comunidades negras, afrodescendientes, raizales y palanqueras, y comunidades ROM 5. Operadores del servicio de televisión sin ánimo de lucro (locales y comunitarios) 6. Operadores del servicio de televisión comunitaria (temas de paz)
GRANDES HISTORIAS	En Puerto Colombia 2 profesionales de la industria audiovisual beneficiados, con un incentivo de \$24.000.000. Camarógrafos, maquilladores, sonidistas, productores y demás profesionales de la industria audiovisual pueden ser parte de los procesos de reactivación económica a través de 'Grandes Historias'
VENDE DIGITAL	En Puerto Colombia se ha beneficiado de este programa en sus dos líneas estratégicas 22 emprendedores así: 10 personas beneficiadas en Vende en Línea , Está dirigida a quienes no han tenido contacto alguno con ventas digitales, los seleccionados reciben beneficios como: Material de formación como cartillas, documentos y guías en marketing digital, pagos digitales y estrategias comerciales, Kit digital con una tarjeta SIM prepago con datos para la ejecución y participación del proyecto, talleres virtuales de

PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
MISIÓN TIC	fortalecimiento de las competencias para el comercio electrónico, Sesiones de acompañamiento grupales e individuales para solucionar dudas, y 12beneficiados en tiendas virtuales. Está línea está orientada a Mipymes decididas a expandirse en el mundo virtual, los seleccionados reciben los siguientes beneficios: acompañamiento para adoptar la tienda virtual correctamente, asesorías individuales para resolver dudas puntuales sobre los procesos de transformación digital y estrategias de comercialización en línea, estas herramientas les permitirán posicionar su negocio en la web, aumentar sus clientes y reactivar su economía gracias al comercio electrónico.
PROGRAMACIÓN PARA NIÑOS	En Puerto Colombia, 98 beneficiados y 36 certificados en lenguajes de programación y desarrollo de software . Este programa busca desarrollar habilidades blandas como liderazgo, trabajo en equipo, comunicación asertiva, habilidades en el idioma inglés, acercamiento a oportunidades laborales y acceso a sala de entrenamiento con cursos de empresas del sector TIC como IBM, Microsoft, Oracle, entre otras. Inscritos 2022: 87
RUTASTEAM	25 docentes de Puerto Colombia han sido beneficiados del proyecto Programación para niños y niñas de capacitación en alianza con el British Council (entidad pública del Reino Unido) y el Ministerio de Educación Nacional , para que los profesores de las escuelas públicas se capaciten en pensamiento computacional a través del uso e implementación de una microbit, un microordenador de bolsillo programable y divertido que despierta en los estudiantes el interés por desarrollar habilidades como la creatividad, la resolución de problemas y la programación, fundamentales para el siglo XXI, transfieren su conocimiento a 266 estudiantes.
TUTOTIC	29 docentes de Puerto Colombia han sido beneficiados en el municipio sobre temáticas relacionadas con el enfoque STEM (ciencias, tecnología, ingeniería y matemáticas), como la programación, la ciencia de la computación, la inteligencia artificial y la creatividad. El proyecto beneficiará a 300.000 personas entre niños, niñas y docentes de colegio oficiales y adultos.
APPS.CO	En Puerto Colombia se realizaron 22 tutorías para estudiantes de básica (primaria y secundaria) y educación media de establecimientos educativos del país, que brinda herramientas de apoyo en las áreas de ciencias, matemáticas y lenguaje (inglés y español) a través de clases en vivo y tutorías virtuales.
	En Puerto Colombia 71 personas beneficiadas , a través de cursos gratuitos relacionados con el marketing digital, Fintech, comercio electrónico, entre otros, para fortalecer los emprendimientos así: 25 en cursos virtuales, y 46 en semilleros de emprendimiento digital.

PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
EMPRESARIO DIGITAL Estado: Cerrado	131 empresarios del municipio de Puerto Colombia fueron beneficiados de la plataforma digital que contiene 36 cursos virtuales gratuitos relacionados con: Comercio electrónico, Productividad, Administración Planeación Estratégica donde las Mipymes colombianas podrán aplicar la tecnología en sus negocios e incrementar su competitividad y productividad.

Tabla 2: Programas TIC desarrollados en el municipio de Puerto Colombia en el cuatrienio 2018 – 2022.

Fuente: Elaboración del autor principal con datos del MinTIC.

3.8. La ventaja del corredor universitario

Además de tener un inmenso potencial en infraestructura tecnológica, Puerto Colombia cuenta con una ventaja social que lo diferencia del resto de municipios del departamento del Atlántico: en su territorio, junto con el de Barranquilla, se conurba lo que se ha denominado el "Corredor Universitario, y allí se encuentran los más importantes centros de estudio y formación profesional, públicos y privados, de la región Caribe, tales como la Universidad del Norte, Universidad Libre, Universidad San Martín y la Universidad del Atlántico.

Con todos estos nodos educativos en él y alrededor del municipio, existen entonces las condiciones para crear fuertes y variados ecosistemas tecnológicos y de innovación, que generen impacto a nivel empresarial y profesional, no solo para el municipio, sino para toda la región y el país.

Es importante recordar que dentro de los criterios fundamentales para que se pueda poner en marcha un hub tecnológico, es imprescindible la presencia de talento y capital humano. Con los múltiples centros de investigación de estas universidades, se potenciarían los procesos de sinergia que se requieren para que las empresas, la academia, las autoridades locales, etc., confluyan en la creación de valor agregado en materia tecnológica y digital.

Como ya se ha establecido y definido alrededor de todo el mundo, para tener avances tecnológicos es importante la articulación de la academia, el gobierno y la empresa privada, razón por la cual el corredor universitario representa en este caso una ventaja muy importante, pues serviría de puente entre los distintos sectores, lo que haría más fácil la implementación de obras y proyectos tecnológicos y de innovación.

De igual forma, la oportunidad de mercado es enorme, pues el municipio hoy tiene todo el potencial de crecimiento en materia tecnológica y por ello es conveniente ampliar ese grupo de posibilidades, de las cuales se beneficiaría todo el territorio nacional. Puerto Colombia tiene las condiciones para convertirse en un hito de desarrollo tecnológico, ofreciendo servicios al departamento y al país, cuestión en lo que ya se viene trabajando, pero en la que todavía se cuenta con espacio y herramientas para crecer.

El municipio tiene varios puntos a favor para convertirse en un futuro exportador de servicios tecnológicos, y cuenta además con el talento humano que se requiere dada la oferta educativa que aporta con profesionales capacitados. Es importante entonces capitalizar estas oportunidades, incrementando el talento disponible, incentivando al sector privado a apostarle al desarrollo tecnológico, fortaleciendo las redes tecnológicas que ya existen y fomentando su creación.

3.9. Beneficios de la transformación del municipio de Puerto Colombia a Distrito.

La declaratoria de Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología al municipio de Puerto Colombia en el Departamento del Atlántico permitiría:

1. Ser partícipe en forma directa de los recursos nacionales y departamentales para el desarrollo municipal por vía del sistema general de participaciones y regalías.
2. Fortalecer y ampliar su actividad y servicios históricos, turísticos, culturales y de tecnología.
3. Obtención de mejores instrumentos para el desarrollo y crecimiento con el aprovechamiento del patrimonio artístico, histórico, cultural y de tecnología.
4. Participar con voz y voto en todas las instancias administrativas de las cuales hace parte, en igualdad de condiciones que los departamentos, con la formulación de diversos planes.
5. Fortalecer su estructura administrativa y política y acercarla a los ciudadanos.
6. Suscribir contratos y convenios en el marco de la normatividad vigente, bajo las prerrogativas que en materia de acceso y estabilidad jurídica le son aplicables.
7. Mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

8. Mejores oportunidades para el desarrollo turístico, histórico y cultural con impulso de la actividad empresarial e industrial.
9. Fortalecimiento en los procesos de descentralización.

4. Pliego de modificaciones

Texto Radicado al PAL 030 de 2025 Senado.	Texto propuesto para primer debate en Primera vuelta al PAL 030 de 2025 Senado.	Observaciones
“Por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la constitución política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural, histórico y de tecnología al municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico”.	“Por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la constitución política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural, histórico y de tecnología al municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico”.	Sin modificaciones.
Artículo 1. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera: <i>(...) El municipio de Puerto Colombia se organiza como Distrito Especial Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología. Su régimen político, fiscal y administrativo serán los que determinen la Constitución y las leyes especiales que se dicten sobre la materia, y en lo no dispuesto en ellas, serán las normas vigentes para los municipios.</i>	Artículo 1. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera: <i>“(...) El municipio de Puerto Colombia se organiza como Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología. Su régimen político, fiscal y administrativo serán los que determinen la Constitución y las leyes especiales que se dicten sobre regulen la materia, y en lo no dispuesto en ellas, serán las normas vigentes para los municipios.”</i>	Ajuste de redacción.

Texto Radicado al PAL 030 de 2025 Senado.	Texto propuesto para primer debate en Primera vuelta al PAL 030 de 2025 Senado.	Observaciones
Artículo 2. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera: <i>(...) El municipio de Puerto Colombia se organiza como Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología. Sus autoridades junto con las autoridades nacionales podrán establecer estrategias de articulación para el aprovechamiento del desarrollo y la sostenibilidad ambiental.</i> Parágrafo. El municipio de Puerto Colombia no estará obligado a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos de financiamiento ni a dividir el territorio del distrito en localidades. La ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para la promoción y el desarrollo del Distrito Especial, así como la creación de un fondo de desarrollo distrital para el financiamiento de los proyectos asociados a las actividades	Artículo 2. Adiciónese el siguiente inciso <u>y un segundo párrafo</u> al artículo 328 de la Constitución Política, <u>el los cuales quedarán de la siguiente manera, así:</u> <i>(...) El municipio de Puerto Colombia se organiza como Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología. Sus autoridades junto con las autoridades nacionales podrán establecer estrategias de articulación para el aprovechamiento del desarrollo y la sostenibilidad ambiental.</i> Parágrafo 2. El municipio de Puerto Colombia no estará obligado a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos de financiamiento ni a dividir el territorio del distrito en localidades. La ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para la promoción y el desarrollo del Distrito Especial, así como la creación de un fondo de desarrollo distrital para el financiamiento de los proyectos asociados a las actividades	Se elimina la segunda parte del inciso adicionado por considerarlo innecesario.

Texto Radicado al PAL 030 de 2025 Senado.	Texto propuesto para primer debate en Primera vuelta al PAL 030 de 2025 Senado.	Observaciones
<i>culturales, turísticas, históricas y tecnológicas.</i>	<i>culturales, turísticas, históricas y tecnológicas.”</i>	
Artículo 3. El presente acto legislativo rige a partir de la fecha de su promulgación.	Artículo 3. El presente Acto Legislativo rige a partir de la fecha de su promulgación.	Sin modificaciones.

5. Conflicto de Intereses


Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en que se dispone el incluir “(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286”, se plantea lo siguiente.

El ponente, siguiendo la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre este tema, considera que el presente Proyecto de Acto Legislativo no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo; sin embargo, cada Congresista deberá evaluar si, en su caso particular y el de sus parientes en los grados establecidos en la Ley, hay o no un conflicto de interés respecto de lo propuesto en este Proyecto de Acto Legislativo.

En todo caso, lo aquí considerado no obsta para que la o el congresista que estime que, por el contenido de lo propuesto en esta iniciativa podría estar inmerso en un conflicto de interés, así lo declare antes de iniciar el debate de este proyecto.


6. Proposición

Con fundamento en estas consideraciones, presento **PONENCIA FAVORABLE** al Proyecto de Acto Legislativo 030 de 2025 Senado, “Por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la constitución política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural, histórico y de tecnología al municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico”, para que se dé Primer Debate en Primera Vuelta en la Comisión Primera Constitucional Permanente del

<p>Senado de la República, de acuerdo con el pliego de modificaciones y el texto propuesto aquí incluido.</p> <p>Del Senador,</p> <div style="text-align: center;">  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Ponente </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN PRIMERA VUELTA EN LA COMISIÓN PRIMERA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO 030 DE 2024 SENADO "POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 328 Y 356 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA OTORGÁNDOLE LA CATEGORÍA DE DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL, HISTÓRICO Y DE TECNOLOGÍA AL MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO".</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p><i>"(...) El municipio de Puerto Colombia se organiza como Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales que regulen la materia, y en lo no dispuesto en ellas, serán las normas vigentes para los municipios."</i></p> <p>Artículo 2. Adiciónese el siguiente inciso y un segundo párrafo al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p><i>"(...) El municipio de Puerto Colombia se organiza como Distrito, Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología."</i></p> <p>Parágrafo 2. El municipio de Puerto Colombia no estará obligado a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos de financiamiento ni a dividir el territorio del distrito en localidades. La ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para la promoción y el desarrollo del Distrito Especial, así como la creación de un fondo de desarrollo distrital para el financiamiento de los proyectos asociados a las actividades culturales, turísticas, históricas y tecnológicas."</p> <p>Artículo 3. El presente Acto Legislativo rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> <p>Del Senador,</p> <div style="text-align: center;">  ALEJANDRO VEGA PÉREZ Ponente </div>
--	---

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 72 DE 2024 SENADO

por medio del cual se establece un descuento en la tarifa ordinaria del servicio público de transporte a quienes prestan servicio militar obligatorio.

<p>Bogotá D.C., abril de 2025</p> <p>Honorable Presidente JOSÉ LUIS PÉREZ Oyuela Comisión Segunda del Senado de la República</p> <p>Referencia: Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley Número 072 de 2024 "Por medio del cual se establece un descuento en la tarifa ordinaria del servicio público de transporte a quienes prestan servicio militar obligatorio"</p> <p>En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de manera atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedo a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para SEGUNDO DEBATE al Proyecto de Ley No. 072 de 2024 "Por medio del cual se establece un descuento en la tarifa ordinaria del servicio público de transporte a quienes prestan servicio militar obligatorio"</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  OSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ Senador de la República Ponente </div>	<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO. 072-2024 SENADO</p> <p style="text-align: center;"><i>"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN DESCUENTO EN LA TARIFA ORDINARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE A QUIENES PRESTAN SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO"</i></p> <p style="text-align: center;">I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El Proyecto de Ley Número 072 de 2024 Senado "Por medio del cual se establece un descuento en la tarifa ordinaria del servicio público de transporte a quienes prestan servicio militar obligatorio" fue radicado el día 31 de julio de 2024, por el Senador Jonathan Pulido Hernández, y publicado en la Gaceta 1320 de 2024.</p> <p>Mediante oficio CSE-CS-0455-2024 de fecha 24 de septiembre de 2024, enviado por el secretario de la Comisión Segunda Constitucional Permanente Dr. Diego Alejandro González fue designado como ponente para rendir ponencia de primer debate ante la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República, en consecuencia, se rindió informe de ponencia dentro del término legal.</p> <p>El texto propuesto fue publicado en la Gaceta Número 2642 de 2024</p> <p>El proyecto de Ley fue aprobado en primer debate por la Comisión Segunda del Senado de la República en sesión realizada el día 25 de marzo de 2025.</p> <p>En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República de manera atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedo a rendir informe de ponencia positiva para segundo debate.</p>
--	---

<p>Conforme lo contenido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026), los sistemas de transporte público que tengan financiación de la nación deben ser sostenibles, con base en la calidad de la prestación del servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales. La intervención estatal para el logro y consecución del bienestar general, tiene sustento en el objetivo de las relaciones sociales de igualdad en el marco del pluralismo social (Rosanvallón, 2013)³, por lo que es viable en el contexto de las prerrogativas del Estado social de derecho, establecer tratamientos iguales y desiguales, conforme los mandatos del artículo 13 superior, prescindiendo en temas como el presente, de patrones que ponen en situación de desventaja a las personas que prestan su servicio militar obligatorio, quienes al cumplir con un deber constitucional y establecerse una relación de sujeción con el Estado, diferente a la laboral o legal y reglamentaria, no reciben una contraprestación salarial necesaria que habilite el desarrollo y satisfacción completa de sus necesidades, por lo que, se amerita y justifica plenamente la concesión de una transferencia monetaria, traducida en una reducción de la tarifa en la utilización del servicio de transporte público urbano e intermunicipal. La sustentabilidad por tanto de los sistemas de transporte en línea con las propuestas establecidas en el presente proyecto de ley, se garantiza conforme el cumplimiento del deber del Estado de responder positivamente a la necesidad observada, a través del otorgamiento de subsidios, traducidos en menores tarifas en los servicios de transporte para las personas que se encuentren prestando su servicio militar obligatorio; todo lo cual, bajo el entendimiento del Estado como Gobierno Nacional a través del Ministerio de Defensa, en articulación con las entidades territoriales.</p> <p>4. Tarifas diferenciales en transporte público.</p> <p>Conforme el artículo 13 de la Constitución Política, al Estado le corresponde promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, protegiendo especialmente a las personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en</p> <p><small>³ Rosanvallón, P. (2013). The society of equals. Harvard University Press.</small></p>	<p>circunstancias de debilidad manifiesta. En sentencia C-468 de 2011⁴, la Corte Constitucional dispuso respecto al servicio público de transporte, su acceso como primordial para el ejercicio de la libertad de locomoción contenido en el artículo 24 superior, así como frente a los demás derechos que dependen de la movilización. El Ministerio de Transporte mediante la Resolución 12333 de 2012, estableció los criterios que deben observar las autoridades territoriales para la fijación de las tarifas diferenciales, segmentarias o subsidiadas en los sistemas masivos integrados o estratégicos de transporte de pasajeros, con el deber de que se garantice la sostenibilidad en términos de eficiencia económica, eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados.</p> <p>A través del artículo 5 de la Ley 1171 de 2007, se estableció el deber de integrar en los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria. Respecto a las personas en condición de discapacidad, conforme a las disposiciones de la Ley 1618 de 2013, se deben asegurar acciones afirmativas con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras que pudieran afectar a este grupo poblacional, entre ello, en lo que al acceso al transporte concierne, en cumplimiento de la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2006 y, aprobada a través de la Ley 1346 de 2009. Según el literal c del numeral primero del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el acceso al transporte público implica que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, que, por demás, como se argumentó en líneas anteriores, se rige por el principio de apoyo a través de subsidios a determinados usuarios, como es el caso de las personas mayores, personas en condición de discapacidad, estudiantes, entre otros, según el criterio autónomo de las autoridades correspondientes.</p> <p><small>⁴ https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2011/C-468-11.htm#:~:text=C%2D468%2D11%20Corte%20Constitucional%20de%20Colombia&text=Seg%C3%BAAn%20la%20jurisprudencia%20constitucional%2C%20las.par%C3%A1%20cada%20modalidad%20se%20establezcan</small></p>
<p>De acuerdo con el artículo 94 de la Ley 715 de 2001, modificado por el artículo 24 de la Ley 1176 de 2007, la focalización para el gasto social debe hacerse con el fin de asegurar el mayor beneficio a los grupos poblacionales más pobres o vulnerables, para lo cual, el Sisbén sirve como instrumento de la política pública para identificar y ordenar la población en aras de la distribución y asignación del gasto social, de acuerdo con las condiciones socioeconómicas en él registradas. Las entidades territoriales, por tanto, a fin de asegurar el cumplimiento normativo antes descrito, en beneficio de la población vulnerable o en estados de indefensión, a través de la información reportada por el Sisbén, se encargan de establecer medidas y acciones positivas demandadas por estas poblaciones, a fin de contrarrestar estados de marginación como cuestiones sociales (Rosanvallón, 1995)⁵.</p> <p>A modo de ejemplo, la ciudad de Bogotá en sus sistema de transporte público urbano tiene establecido medidas prestacionales a favor de estas poblaciones, representada en tarifas diferenciales para personas mayores de 62 años, personas con discapacidad, población indígena mayor de 16 años y, personas que cuenten con encuesta del Sisbén IV categorizadas entre los grupos A1 a B7. A su vez, existen municipios y distritos que no han establecido tarifas diferenciales para poblaciones como las expuestas. Conforme lo anterior, es preciso indicar que, en el marco del deber que le asiste al Estado para la protección especial y diferencial de poblaciones o personas en condiciones de vulnerabilidad, debe asegurarse de acuerdo con la norma, las acciones afirmativas que conduzcan a la satisfacción de derechos, en el caso preciso, en tratándose del transporte público frente a las personas que se encuentran prestando el servicio militar obligatorio, en el marco de las condiciones ya establecidas por el legislador y, ahora con las modificaciones propuestas a través de la presente iniciativa legislativa.</p> <p>5. Bonificación mensual del servicio militar obligatorio y mínimo vital.</p> <p>La satisfacción de las necesidades de las personas en temas como la alimentación, la vivienda, el acceso a los servicios públicos, entre otros, permite en el marco de la</p> <p><small>⁵ Rosanvallón, P. (1995). La nueva cuestión social: repensar el Estado providencia. Ediciones Manantial.</small></p>	<p>dignidad humana, la realización del derecho al mínimo vital (Corte Constitucional, Sentencia T-678, 2017)⁶, en perspectiva del reconocimiento de las acciones del Estado, en cuanto a su consagración como derecho a prestaciones positivas reales (Arango, 2015)⁷.</p> <p>La responsabilidad individual y grupal en el marco de la subsidiariedad, permite discurrir por escenarios en donde la interferencia del Estado resulta necesaria para la satisfacción de garantías, sin que se enmarque en una visión paternalista en la manera de organización del Estado, en tanto, las personas a partir de sus particulares condiciones de vida y, en perspectiva del aprovechamiento de las oportunidades otorgadas, toman determinaciones concretas que permiten de manera activa gestionar y hacer efectivos sus derechos.</p> <p>En tal sentido, el otorgamiento de la bonificación mensual que el Estado garantiza a las personas que prestan su servicio militar obligatorio, representa una clara demostración del cumplimiento de la cláusula social del Estado de derecho, con la garantía de estándares mínimos bajo criterios de derecho más que de caridad (Wilensky, 1975)⁸, por cuanto se trata del reconocimiento bajo conceptos de ponderación, al cumplimiento del mandato constitucional del mantenimiento de la integridad territorial y el aseguramiento de la convivencia pacífica y la vigencia del orden justo, a cargo de la Fuerza Pública. En desarrollo de lo dispuesto el literal a del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, el Gobierno Nacional mediante el Decreto 910 de 2023, modificado por el Decreto 1557 de 2023, estableció que la bonificación mensual de que trata el respectivo artículo 44, dirigido para los conscriptos durante la prestación del servicio militar obligatorio, será equivalente al 50% del salario mínimo mensual vigente.</p> <p><small>⁶ https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/T-678-17.htm</small> <small>⁷ Arango, R. (2015). Derechos sociales. Enciclopedia de filosofía y teoría del derecho, (2), 16771711.</small> <small>⁸ Wilensky, H. (1975). The Welfare State and Equality: Structural and Ideological Roots of. Public Expenditures. University of California Press.</small></p>

IV. TRÁMITE EN COMISIÓN

En el marco del debate en la Comisión Segunda del Senado de la República, el H.S José Vicente Carreño Castro, presentó una proposición de adición al artículo 2 del Proyecto de Ley, la cual fue avalada por el Ponente y aprobada por los miembros de la comisión en la votación del articulado así:

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	PROPOSICIÓN	AJUSTES
ARTICULO 44. DERECHOS DEL CONSCRIPTO DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO MILITAR. Todo colombiano que se encuentre prestando el servicio militar obligatorio en los términos que establece la ley, tiene derecho: (...) h) En los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, las personas que prestan el servicio militar en la Fuerza Pública y en el Cuerpo de Custodia del INPEC, recibirán un descuento en la tarifa	ARTICULO 44. DERECHOS DEL CONSCRIPTO DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO MILITAR. Todo colombiano que se encuentre prestando el servicio militar obligatorio en los términos que establece la ley, tiene derecho: (...) h) En los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, las personas que prestan el servicio militar en la Fuerza Pública y en el Cuerpo de Custodia del INPEC, recibirán un	Se realiza un ajuste a la proposición presentada para armonizar el texto propuesto con la normatividad vigente en concordancia con lo dispuesto por técnica legislativa así: h) En los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, las personas que prestan el servicio militar en la Fuerza Pública y en el Cuerpo de Custodia del INPEC, recibirán un

ordinaria en un 50%. El Ministerio de Defensa Nacional en un plazo no superior a seis (6) meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá garantizar la aplicación de esta disposición legal, a través de los convenios requeridos con cada entidad territorial. (...)	descuento en la tarifa ordinaria en un 50%. El Ministerio de Defensa Nacional en un plazo no superior a seis (6) meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá garantizar la aplicación de esta disposición legal, a través de los convenios requeridos con cada entidad territorial. PARÁGRAFO. EN UN PLAZO NO MAYOR A SEIS (6) MESES DE EXPEDIDA LA PRESENTE LEY, EL GOBIERNO NACIONAL, EN CABEZA DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, REGLAMENTARÁ LOS TÉRMINOS, CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS DE LO EXPEDIDO EN EL PRESENTE ARTÍCULO, INCLUIDOS LOS CONVENIOS REQUERIDOS CON CADA ENTIDAD TERRITORIAL.	personas que prestan el servicio militar en la Fuerza Pública y en el Cuerpo de Custodia del INPEC, recibirán un descuento en la tarifa ordinaria en un 50%. En un plazo no mayor a seis (6) meses de expedida la presente ley, el gobierno nacional, en cabeza del ministerio de defensa nacional y el ministerio de transporte, reglamentará los términos, condiciones y procedimientos de lo expedido en el presente artículo, incluidos los convenios
--	---	---

V. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo." Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2003:

- "Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en

el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

En estos términos, precisamos, que este proyecto de ley no define una disponibilidad específica, o monto exacto para destinarlo al cumplimiento de su objeto. Por consiguiente, está debidamente estructurado, dándole la posibilidad al poder ejecutivo para que realice los actos de reconocimiento en el marco de la ley, sin que sea un imperativo de orden presupuestal. Sin embargo, se solicitará al Ministerio de Hacienda el respectivo concepto de impacto fiscal.

VI. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir preliminarmente que la misma no representa un conflicto de interés para los ponentes, ni para los Congresistas que participen en su trámite, dado su alcance general y abstracto.

Lo anterior, sin perjuicio de la libertad que le asiste a todo congresista para declararse impedido por advertir que de la Ley pueda resultar un beneficio particular, actual y directo, a su favor, de su cónyuge o compañero (a) permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

VII. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, y en cumplimiento de la Constitución Política y de la Ley 5 de 1992, presento ponencia favorable con las modificaciones expuestas y propongo a los miembros de la Plenaria del Senado de la República, **DAR SEGUNDO DEBATE** y aprobar el proyecto Ley de No. 072 de 2024 senado **"Por medio del cual se establece un descuento en la tarifa ordinaria del servicio público de transporte a quienes prestan servicio militar obligatorio"**, para que haga su tránsito legislativo según el texto propuesto.


ÓSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ
 Senador de la República
 Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO. 072-2024 SENADO

"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN DESCUENTO EN LA TARIFA ORDINARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE A QUIENES PRESTAN SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO"

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
 DECRETA:**

Artículo 1.- Objeto. La presente Ley tiene por objeto modificar el artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, referente a los derechos del conscripto durante la prestación del servicio militar, en lo atinente a la modificación del literal h, que establece el derecho a recibir un descuento en la tarifa ordinaria en los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, con el fin de garantizar este derecho a quienes prestan el servicio militar obligatorio.

Artículo 2.- Modifíquese el literal h del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, el cual quedará así:

ARTICULO 44. DERECHOS DEL CONSCRIPTO DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO MILITAR. Todo colombiano que se encuentre prestando el servicio militar obligatorio en los términos que establece la ley, tiene derecho:

(...)

h) En los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, las personas que prestan el servicio militar en la Fuerza Pública y en el Cuerpo de Custodia del INPEC, recibirán un descuento en la tarifa

ordinaria en un 50%. En un plazo no mayor a seis (6) meses de expedida la presente ley, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Transporte, reglamentará los términos, condiciones y procedimientos de lo expedido en el presente artículo, incluidos los convenios requeridos con cada entidad territorial.

(...)

Artículo 3.- Vigencia y derogatorias: La presente Ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


ÓSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ
 Senador de la República
 Ponente

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE
 COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
 SENADO DE LA REPÚBLICA**

PROYECTO DE LEY No. 072 de 2024 Senado

"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN DESCUENTO EN LA TARIFA ORDINARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE A QUIENES PRESTAN SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto. La presente Ley tiene por objeto modificar el artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, referente a los derechos del conscripto durante la prestación del servicio militar, en lo atinente a la modificación del literal h, que establece el derecho a recibir un descuento en la tarifa ordinaria en los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, con el fin de garantizar este derecho a quienes prestan el servicio militar obligatorio.

Artículo 2.- Modifíquese el literal h del artículo 44 de la Ley 1861 de 2017, el cual quedará así:

ARTICULO 44. DERECHOS DEL CONSCRIPTO DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO MILITAR. Todo colombiano que se encuentre prestando el servicio militar obligatorio en los términos que establece la ley, tiene derecho:

(...)

h) En los sistemas de servicio público de transporte y transporte masivo urbano o transporte intermunicipal, las personas que prestan el servicio militar en la Fuerza Pública y en el Cuerpo de Custodia del INPEC, recibirán un descuento en la tarifa ordinaria en un 50%.

Parágrafo: En un plazo no mayor a seis (6) meses de expedida la presente Ley, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Transporte, reglamentará los términos, condiciones y procedimientos de lo expedido en el presente artículo, incluidos los convenios requeridos con cada entidad territorial.

Artículo 3. Vigencia y derogatorias: La presente Ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

<p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República del día veinticinco (25) de marzo del año dos mil veinticinco (2025), según consta en el Acta No. 26 de Sesión de esa fecha.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  JOSE LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República Presidente Comisión Segunda Senado de la República </div> <div style="text-align: center;">  IVÁN CEPEDA CASTRO Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR Secretario General Comisión Segunda Senado de la República </div>	<p style="text-align: center;">Comisión Segunda Constitucional Permanente</p> <p style="text-align: center;">Bogotá D.C., 04 de abril de 2025</p> <p>AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR EL HONORABLE SENADOR OSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ, AL PROYECTO DE LEY No. 072 de 2024 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN DESCUENTO EN LA TARIFA ORDINARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE A QUIENES PRESTAN SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO", PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  JOSE LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República Presidente Comisión Segunda Senado de la República </div> <div style="text-align: center;">  IVÁN CEPEDA CASTRO Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR Secretario General Comisión Segunda Senado de la República </div>
--	--

CONTENIDO

Gaceta número 469 - Lunes, 7 de abril de 2025
 SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS	Págs.
Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Acto Legislativo número 30 de 2025 Senado, por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de Distrito Turístico, Cultural, Histórico y de Tecnología al municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico.....	1
Informe de Ponencia positiva para segundo debate al Proyecto de Ley número 72 de 2024 Senado, por medio del cual se establece un descuento en la tarifa ordinaria del servicio público de transporte a quienes prestan servicio militar obligatorio.....	7