

Bogotá D.C., 16 octubre de 2025

Doctor  
**DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ**  
**Secretario General**  
Senado de la República  
La Ciudad

**Ref.:** Radicación de Proyecto de Ley Ordinaria *“Por medio del cual se rinde homenaje al municipio de Flandes, Tolima y se le declara pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país y dictan otras disposiciones”*.

Respetado Secretario:

De manera atenta y en virtud de lo dispuesto por los artículos 139 y 140 de la Ley 5° de 1992, presento ante el Senado de la República Proyecto de Ley Ordinaria de la referencia. Solicito al señor Secretario se sirva dar el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5° de 1992.

Con sentimientos de consideración y aprecio.

Cordialmente:

  
**JAEL QUIROGA CARRILLO**  
SENADORA DE LA REPÚBLICA  
Pacto Histórico - UP

## PROYECTO DE LEY No. 298 2025

*“Por medio del cual se rinde homenaje al municipio de Flandes, Tolima y se le declara pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país y se dictan otras disposiciones”*

El Congreso de la República

DECRETA

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto rendir homenaje al municipio de Flandes, Tolima como pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país.

**Artículo 2. Creación del Museo Aeronáutico de Flandes, pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país.** Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, la Aeronáutica Civil, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y el Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con la Gobernación del Tolima y la Alcaldía de Flandes para que se asignen recursos destinados a la construcción y dotación del *“Museo Aeronáutico de Flandes, pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país”*, el cual deberá ser instalado en dicho municipio y tendrá como objetivo exaltar, preservar y divulgar la memoria aeronáutica de Flandes y su contribución al desarrollo de la aviación en el país, que conforman un importante patrimonio histórico y cultural de la Nación colombiana.

**Parágrafo Primero.** En el marco de la autorización de la que trata el presente artículo, se autoriza también al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, incluir en el banco de proyectos de dicho Ministerio el *“Museo Aeronáutico de Flandes, pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país”*.

**Artículo 3. Garantes del Museo Aeronáutico de Flandes, pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país.** Declárese a la Aeronáutica Civil, el Ministerio de Defensa Nacional, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y la Alcaldía Municipal de Flandes, Tolima como gestores y garantes del *“Museo Aeronáutico de Flandes, pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país”*. Esto con el fin de garantizar que el Museo preste un servicio a la sociedad en el marco de la preservación de la historia aeronáutica del país, fomentando actividades como la colección, la investigación, la comunicación, la conservación y la divulgación que contribuyan a materializar los fines de la presente ley.

**Artículo 4. Preservación del patrimonio histórico y aeronáutico.** Autorícese al Gobierno Nacional para incorporar las partidas presupuestales que permitan el mejoramiento y

preservación de la infraestructura aeronáutica del municipio de Flandes, Tolima, así como los bienes de interés cultural asociados al desarrollo de la aviación en el municipio. Lo anterior, en concordancia con la disponibilidad de recursos, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

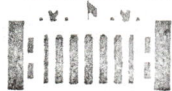
**Artículo 5. Exaltación de la memoria de Santiago Vila.** Autorícese al Gobierno Nacional a través de la Aeronáutica Civil, el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes la elaboración de un monumento en honor a Santiago Vila, el cual estará ubicado en el Aeropuerto Santiago Vila de Flandes, Tolima y tendrá como finalidad honrar la memoria y la destacada contribución de tal personaje en el desarrollo de la aviación en Colombia.

**Artículo 6. Canales de difusión.** Autorícese al Gobierno Nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, en concordancia con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, recursos necesarios para desarrollar por parte del Sistema de Medios Públicos un proyecto audiovisual que permita difundir la historia e importancia del municipio del municipio de Flandes, Tolima como pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país, así como exaltar la memoria de Santiago Vila por su contribución en el desarrollo de la aviación en Colombia.

**Artículo 7. Obras de reconocimiento.** Autorícese al Gobierno Nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, en concordancia con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, los recursos que sean necesarios para el fortalecimiento de la aviación en el municipio de Flandes, Tolima, incluyendo, pero sin limitarse a:

- El mejoramiento de la infraestructura e instrumentos de operación del Aeropuerto Santiago Vila, así como sus servicios asociados.
- La construcción, mejoramiento o rehabilitación de la infraestructura vial de acceso al Aeropuerto Santiago Vila, así como la que permita su conectividad con actividades económicas estratégicas y métodos de transporte intermodal.

**Artículo 8. Vigencia.** La presente ley tendrá vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

EL día 16 de Octubre del año 2025

Ha sido presentado en este despacho el  
Proyecto de ley X Acto legislativo \_\_\_\_\_

No. 298 C. su correspondiente

Exposición de \_\_\_\_\_

H. D. Jael Quingá Carrillo.

  
SECRETARIO GENERAL

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Objeto

El presente Proyecto de Ley tiene como finalidad rendir homenaje al municipio de Flandes, Tolima como pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país. Para ello, esta iniciativa legislativa busca facultar a la Nación para que pueda llevar a cabo acciones en pro del desarrollo y fortalecimiento de la aviación en el municipio, atendiendo a su relevancia histórica, geográfica y comercial.

### 2. Justificación

Flandes, Tolima ha sido un municipio estratégico en el desarrollo de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país. Igualmente, en la actualidad sus actividades relacionadas con la aviación se encuentran en expansión, lo cual impulsa el desarrollo económico y social de la región.

Por lo anterior, habilitar a la Nación para que lleve a cabo acciones que permitan el reconocimiento de los aportes del municipio al país, facilita el fortalecimiento de las actividades de expansión de la industria aeronáutica en el municipio y, a la par, contribuye con la preservación de la historia tanto de Flandes, como del Tolima y de la aviación colombiana.

### 3. Reseña del municipio de Flandes, Tolima

#### 3.1. Historia de Flandes

##### 3.1.1. Fundación y origen histórico

Flandes fue creado jurídicamente como municipio por el Decreto No. 10 de 1954 después de años de gestión local; no obstante, la ocupación de la zona se remonta a finales del siglo XIX cuando la población comenzó a formarse alrededor de actividades agrícolas y la vía férrea que unió la región. En el siglo XX Flandes tuvo relevancia estratégica por la construcción temprana de instalaciones aeronáuticas y por su conexión ferroviaria con Girardot y Bogotá, lo que impulsó su crecimiento<sup>1</sup>.

##### 3.1.2. Ubicación y características geográficas

El municipio está ubicado en el sur del departamento del Tolima, sobre el margen del río

<sup>1</sup> Al respecto, véase: <https://extension.unibague.edu.co/images/2024/extension/visor/FLANDES.pdf>

Magdalena, colindando con el departamento de Cundinamarca (Girardot), lo que le da un clima cálido y una topografía mayormente plana. Asimismo, Flandes tiene una extensión de aproximadamente 96,8 km<sup>2</sup> y su cabecera se sitúa a unos 285 m sobre el nivel del mar, factor que explica su clima cálido y su vocación turística y recreativa, así como su carácter estratégico para desarrollar actividades aeronáuticas<sup>2</sup>.

### 3.1.3. Población y Economía

Según los censos y proyecciones oficiales, la población municipal ronda entre 28.000 y 29.000 habitantes (censo 2018 y proyecciones posteriores), con la mayor parte concentrada en el área urbana. La densidad y la dinámica demográfica se han visto influenciadas por la proximidad a centros como Girardot y la llegada reciente de proyectos de infraestructura<sup>3</sup>.

En cuanto a su economía y actividades productivas, estas combinan el turismo, el cual se relaciona directamente con la oferta hotelera y recreativa ligada al río Magdalena y al clima cálido del municipio. Adicionalmente, Flandes cuenta con agricultura y agroindustria, entre estos: cultivos de arroz, maíz, sorgo, oleaginosas y frutas tropicales. Además, hay ganadería y pequeñas industrias alimentarias como achiras y dulces regionales. El comercio local sirve tanto a la población propia como al flujo de visitantes regionales. Finalmente, actualmente en el municipio se llevan a cabo actividades relacionadas con la industria aeronáutica entre estas la educación en aviación y las actividades de paracaidismo<sup>4</sup>.

### 3.1.4. Infraestructura y desarrollo reciente

En los últimos años el municipio de Flandes ha sido beneficiario de inversiones en infraestructura entre las que se destaca la modernización del aeropuerto Santiago Vila, obra que inició en el 2025 y que actualmente continúa desarrollándose. En relación con esto, se activó una ruta aérea a través de la aerolínea Satena que lo conecta con Bogotá a través de una frecuencia de vuelos de dos días a la semana<sup>5</sup>.

Por otro lado, en el municipio se ha ejecutado el mantenimiento de puentes que unen Flandes con Girardot, lo cual busca fortalecer el turismo y el comercio regional<sup>6</sup>.

## 3.2. Flandes y la aviación

<sup>2</sup> Al respecto, véase: <https://tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1902-municipio-de-flandes>

<sup>3</sup> Al respecto, véase: <https://extension.unibague.edu.co/images/2024/extension/visor/FLANDES.pdf>

<sup>4</sup> Al respecto, véase: <https://tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1902-municipio-de-flandes>

<sup>5</sup> Al respecto, véase: <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Satena-continua-expandiendose-e-inaugura-nueva-ruta-Bogota-Flandes-Tolima-241202.aspx>

<sup>6</sup> Al respecto, véase: <https://tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1902-municipio-de-flandes>

Como se mencionó con anterioridad, uno de los principales polos de desarrollo económico del municipio de Flandes es la aviación. Sin embargo, a pesar de las inversiones recientes, lo cierto es que las actividades aeronáuticas no son nuevas en el municipio. Por el contrario, Flandes ha sido uno de los pioneros de la aviación en Colombia, haciendo aportes en el desarrollo tanto de la aviación militar como comercial, impulsada principalmente por Santiago Vila.

### 3.3. Santiago Vila, el visionario de la aviación

Don Santiago Vila Escobar es figura central en la historia aeronáutica de Flandes y del Tolima. Nació el 8 de noviembre de 1915 en Bogotá y vivió en Flandes, puntualmente en la hacienda El Vergel. Esto le permitió desarrollar una estrecha relación con el departamento del Tolima, en donde identificó la necesidad de conectar esta región con el resto del país a través de la aviación<sup>7</sup>.

Su proyecto más ambicioso fue la fundación de la Sociedad Aérea del Tolima (SAETA) en 1946. Para don Santiago Vila esta sociedad debía ser una empresa regional accesible, en sus palabras “una empresa de pobres” que desarrollara acciones populares y despertara un fuerte apego local. Valga mencionar que dicho objetivo fue cumplido<sup>8</sup>.

Don Santiago Vila también se propuso y llevó a cabo la construcción del Aeropuerto de Flandes que hoy en día lleva su nombre. Para financiar la compra de los terrenos que permitieran su construcción, realizó campañas populares en Girardot y otros municipios aledaños, en los que convocó aportes ciudadanos, poniendo en venta acciones de la compañía que se comercializaban a un precio accesible para la época (10 pesos por acción)<sup>9</sup>.

Por otro lado, para especializarse en sus actividades aeronáuticas y contribuir al fortalecimiento de la aviación en Colombia con un enfoque social y regional, don Santiago Vila mismo viajó a Atlanta, Estados Unidos, en donde para estudiar aeronáutica, adquirió aviones Douglas DC-3 y obtener herramientas para capacitar a mecánicos encargados del mantenimiento de las aeronaves y demás instrumentos necesarios para la ejecución de actividades aeronáuticas<sup>10</sup>.

El rol de don Santiago Vila como impulsor decisivo de la aviación regional se evidencia en que SAETA se encargó no solo de operar rutas aéreas, sino de poseer infraestructura aeroportuaria como la del propio Flandes, práctica común en las primeras décadas de la aviación comercial nacional<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Al respecto, véase: <https://flandes-tolima.blogspot.com/2009/11/historia-del-aeropuerto-santiago-vila.html>

<sup>8</sup> Al respecto, véase: <https://repository.uamerica.edu.co/server/api/core/bitstreams/d1702ca7-8bfc-47ba-8395-e003b3ea42c5/content>

<sup>9</sup> Al respecto, véase: <https://flandes-tolima.blogspot.com/2009/11/historia-del-aeropuerto-santiago-vila.html>

<sup>10</sup> Al respecto, véase: <https://volavi.co/aviacion/historia/saeta>

<sup>11</sup> Ibidem.

### 3.3.1. SAETA y el desarrollo de la Aviación en Flandes

La Sociedad Aérea del Tolima – SAETA es uno de los capítulos más relevantes de la vinculación de Flandes con la aviación comercial regional. Fundada en 1946 por Santiago Vila junto con un grupo de tolimeses, SAETA nació con la ambición de conectar Ibagué, Girardot y Bogotá, usando la aviación como puente moderno entre el Tolima y las regiones vecinas<sup>12</sup>.

Desde sus comienzos, SAETA compró aviones DC-3 —remanentes del esfuerzo bélico en EE. UU.— y comenzó a operar rutas regulares interregionales. En ese sentido, la inauguración del aeropuerto **Santiago Vila** en Flandes se dio el 5 de junio de 1948 con el propósito de servir como terminal base de SAETA y facilitar la conexión entre Girardot y el Valle del Magdalena con Bogotá e Ibagué<sup>13</sup>.

Durante su periodo activo, SAETA reportó cifras significativas para su escala: en el primer semestre de 1949 transportó 16.778 pasajeros y más de 2,8 millones de kilos de carga, lo que representaba aproximadamente el 4,1 % y 4,3 % del total del transporte aéreo nacional<sup>14</sup>. Igualmente, la aerolínea también usó su propia red aeroportuaria, incluyendo el aeropuerto de Flandes, para ofrecer el despacho de paquetes, correo y servicios de carga (conocidos como aeroexpresos)<sup>15</sup>.

Sin embargo, SAETA enfrentó numerosos retos financieros y operativos. En 1949 sufrió un accidente fatal de un DC-3 en la Sabana de Bogotá, con 32 víctimas, lo que afectó sus finanzas y reputación. En años posteriores, a medida que el sistema aéreo colombiano se concentraba en compañías más grandes, SAETA fue absorbida por **Avianca** en 1953 y sus activos fueron incorporados a la red nacional de aerolíneas<sup>16</sup>.

En síntesis, la relación entre SAETA y Flandes fue directa e inseparable: el aeropuerto Santiago Vila fue concebido como una base operativa para SAETA, y sus rutas regionales conectaban el Tolima con otras zonas del país.

### 3.3.2. La aviación militar en Flandes

<sup>12</sup> Al respecto, véase: <https://repository.uamerica.edu.co/server/api/core/bitstreams/d1702ca7-8bfc-47ba-8395-e003b3ea42c5/content>

<sup>13</sup> Al respecto, véase: <https://tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1902-municipio-de-flandes>

<sup>14</sup> Al respecto, véase: <https://volavi.co/aviacion/historia/saeta>

<sup>15</sup> Al respecto, véase: <https://flandes-tolima.blogspot.com/2009/11/historia-del-aeropuerto-santiago-vila.html>

<sup>16</sup> Al respecto, véase: <https://volavi.co/aviacion/historia/saeta> y <https://flandes-tolima.blogspot.com/2009/11/historia-del-aeropuerto-santiago-vila.html>

Flandes, Tolima tiene un peso simbólico y trascendental en los orígenes de la aviación militar colombiana. Fue la primera Escuela Militar de Aviación de Colombia, inaugurada el 5 de febrero de 1921<sup>17</sup>. Esa escuela fue el resultado de una misión francesa contratada por el gobierno colombiano, que instaló los primeros aviones de entrenamiento (Caudron G-3, G-4) y comenzó la formación de pilotos<sup>18</sup>.

El primer vuelo militar en territorio flamenco se registró el 4 de abril de 1922 en un biplano Caudron G-3 piloteado por el cadete José Ignacio Forero, marcando así uno de los hitos fundacionales de lo que luego sería la Fuerza Aérea Colombiana<sup>19</sup>.

En 2023, la Fuerza Aeroespacial Colombiana (anteriormente conocida como la Fuerza Aérea Colombiana) inauguró un Monumento a la Aviación Militar en Flandes, donando un avión T-37 como símbolo de identidad y reconocimiento del papel histórico de esa localidad en la aviación de guerra<sup>20</sup>.

De acuerdo con el documento “*Flandes: Cuna de la Aviación Militar de Colombia*” el gobierno nacional, luego de sancionar la Ley 126 en 1919 que creó formalmente la aviación militar en Colombia, eligió a Flandes como un lugar estratégico para ubicación de la escuela debido a su terreno y cercanía al río Magdalena<sup>21</sup>. No obstante, por cuestiones presupuestarias la escuela fue cerrada en 1922 y reabierta más tarde en Madrid, Cundinamarca en 1925 bajo una misión suiza.

Aunque no se trató de una base militar permanente con grandes operaciones bélicas en Flandes, el municipio ocupa un lugar simbólico y pionero en los inicios de la aviación militar en Colombia.

#### 4. Actualidad y proyección de la aviación de Flandes

Si bien la aviación en Flandes tuvo un origen militar y desde el municipio se promovieron importantes aportes en esa área, actualmente su foco de desarrollo se concentra en las actividades comerciales, ampliando sus perspectivas más allá de las escuelas de enseñanza de aviación y las prácticas asociadas al paracaidismo, avanzando hacia el restablecimiento de la ruta de transporte de pasajeros Flandes – Bogotá, lo cual va de la mano con las obras de mejoramiento de la pista del Aeropuerto Santiago Vila.

<sup>17</sup> Al respecto, véase: <https://www.museofac.mil.co/es/inicios-de-la-aviacion-militar-en-colombia>

<sup>18</sup> Al respecto, véase: <https://flandes-tolima.blogspot.com/2009/11/historia-del-aeropuerto-santiago-vila.html>

<sup>19</sup> Al respecto, véase: <https://www.museofac.mil.co/es/inicios-de-la-aviacion-militar-en-colombia>

<sup>20</sup> Al respecto, véase: <https://www.fac.mil.co/es/noticias/alas-de-historia-inaugurado-monumento-la-aviacion-militar-en-flandes-tolima>

<sup>21</sup> Al respecto, véase: <https://flandes-tolima.blogspot.com/2009/11/historia-del-aeropuerto-santiago-vila.html>

Como se ha visto, el Aeropuerto Santiago Vila fue diseñado con el fin de proporcionar una infraestructura propia a SAETA en 1948. Desde su inauguración, el aeropuerto operó vuelos regulares de pasajeros y carga con destino a Bogotá, Ibagué, Neiva, Cali, Cartagena y otras ciudades intermedias<sup>22</sup>. Con el paso del tiempo, la operación comercial tendió a disminuir, y durante años el aeropuerto operó en vuelos intermitentes o quedó parcialmente inactivo para el servicio regular<sup>23</sup>.

En fechas recientes, la aerolínea estatal Satena reactivó rutas comerciales directas entre Bogotá y Flandes, operando dos veces por semana, lo que representa una apuesta por recuperar la conectividad aérea de la región. Así, la ruta Flandes Bogotá constituye una alternativa de transporte particularmente beneficiosa, en la medida en que reduce los tiempos de desplazamiento ostensiblemente en comparación con el transporte terrestre<sup>24</sup>.

Adicionalmente, el aeropuerto Santiago Vila ha sido sujeto de obras de modernización. Para finales de 2025 se proyecta la entrega de la nueva terminal o mejoras sustanciales, con una pista habilitada parcialmente, infraestructura de aeródromo más moderna y capacidad para aeronaves de hasta 72 pasajeros<sup>25</sup>.

Este proceso de renovación busca dinamizar nuevamente el tráfico comercial y de carga regional, aprovechando la ubicación estratégica del aeropuerto entre Cundinamarca y Tolima.

Hoy, la operación comercial del Aeropuerto Santiago Vila tiene una importante proyección de crecimiento. El hecho de reabrir rutas regulares y mejorar la infraestructura apunta a que Flandes recupere una vocación como nodo aéreo regional y nacional.

## 5. Objetivos y beneficios esperados

Con la aprobación del presente proyecto de ley se persiguen los siguientes objetivos y beneficios:

- Rendir un homenaje al municipio de Flandes, Tolima como pionero de la aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país.

<sup>22</sup> Al respecto, véase: <https://volavi.co/aviacion/historia/saeta>

<sup>23</sup> Al respecto, véase: <https://repository.uamerica.edu.co/server/api/core/bitstreams/d1702ca7-8bfc-47ba-8395-e003b3ea42c5/content>

<sup>24</sup> Al respecto, véase: <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Satena-continua-expandiendose-e-inaugura-nueva-ruta-Bogota-Flandes-Tolima-241202.aspx>

<sup>25</sup> Al respecto, véase: [https://revistadiners.com.co/tendencias/158309\\_nuevo-aeropuerto](https://revistadiners.com.co/tendencias/158309_nuevo-aeropuerto)

- Permitir la creación del Museo Aeronáutico de Flandes, que propenda por la preservación de la memoria aeronáutica del país, así como la divulgación de los hitos de la aviación en Colombia.
- Reconocer la labor de Santiago Vila en el impulso de la aviación en Flandes, el Tolima y Colombia.
- Difundir la historia del municipio de Flandes Tolima como pionero de la Aviación en Colombia y cuna de la aviación militar en el país.
- Permitir que el Gobierno Nacional apropie recursos que permitan fortalecer las labores aeronáuticas en el Aeropuerto Santiago Vila de Flandes y sus servicios asociados.

## 6. Marco Normativo

El presente proyecto de ley tiene fundamento en la Constitución Política de Colombia, específicamente en los artículos 114 y 150. El artículo 114 establece que corresponde al Congreso de la República la función legislativa, que incluye la facultad de hacer las leyes y ejercer control político sobre el Gobierno y la administración. A su vez, el artículo 150, num.15 dispone que es competencia del Congreso expedir leyes y, dentro de sus funciones, se encuentra la de decretar honores.

Al respecto, la Corte Constitucional ha señalado que en este tipo de iniciativas *el legislador puede adoptar diversas acciones para exaltar o asociar a la Nación a la persona, situación u organización objeto del decreto de honores*<sup>26</sup>. Así, Corte ha señalado que:

*“Una de las características de este tipo de leyes es que por su carácter singular, su alcance es únicamente la situación concreta descrita en la norma, sin que sean aplicables indefinidamente a una multiplicidad de hipótesis. En este tipo de leyes se pueden entremezclar aspectos relacionados con la asignación de partidas presupuestales para obras de interés social relacionadas con la celebración, aniversario u honor y, en este caso, no debe considerarse como rentas de destinación específica porque no se trata de ingresos permanentes del presupuesto nacional*<sup>27</sup>.

De igual manera, es importante señalar que a la luz del numeral 3 del artículo 150 Constitucional, le corresponde al Congreso ejercer funciones como “[a]probar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos”.

<sup>26</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-162 de 2019. M.S. José Fernando Reyes Cuartas.

<sup>27</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-162 de 2019. M.S. José Fernando Reyes Cuartas.

En el mismo sentido, el numeral 11 del ya referido artículo establece que el Congreso de la República es el encargado de “*establecer las rentas nacionales y los gastos de la administración*”. Dicha función debe ser concordante con el artículo 345 superior que establece que no se podrá hacer una erogación con cargo al tesoro que no se halle incluida en el presupuesto de gastos y tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso.

Finalmente, en cuanto al sistema de cofinanciación la Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-399 de 2003, manifestó que:

[E]s claro que mediante el sistema de cofinanciación la Nación puede concurrir con los departamentos, distritos y municipios en la realización de obras que en principio no le competen. A través de ese mecanismo la Nación orienta la dinámica de la descentralización, al mismo tiempo que se estimula el desarrollo institucional y la eficiencia fiscal y administrativa de las distintas entidades territoriales, en tanto ellas también aportan recursos para el financiamiento de sus obras, todo lo cual es expresión de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad señalados en el artículo 288 Superior.

Con base en estas disposiciones y en la jurisprudencia referenciada, el presente proyecto se enmarca en las atribuciones constitucionales del Congreso para hacer leyes y mediante ellas exaltar y visibilizar a los municipios en sus aniversarios mediante el reconocimiento de sus aportes a la Nación.

## 7. Impacto Fiscal

El artículo 7, de la Ley 819, de 2003 “*por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”, determina que en la exposición de motivos y en las ponencias de los proyectos de ley se debe hacer explícito el costo fiscal que se genera por el gasto ordenado o por el otorgamiento de beneficios tributarios, que debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, al mismo tiempo que debe señalar la fuente de financiación de dicho costo.

Ahora bien, en cumplimiento a la disposición referida, se deja de manifiesto que el gasto de que tratan algunos artículos no se impone u ordena, sino que se autoriza, para que el Gobierno incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o impulse a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas para dar cumplimiento a lo allí estipulado. Frente a este acápite es importante manifestar que la Corte Constitucional le ha reconocido al Congreso de la República la facultad que tiene para aprobar proyectos de ley que comporten gasto público, siempre y cuando no se imponga su ejecución, sino que se faculte al Gobierno para incluir las partidas correspondientes en el Presupuesto General de la Nación.

Así mismo, en la sentencia C- 411 de 2009 de la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las normas, en el cuerpo del proyecto de ley, no es requisito *sine qua non* para su trámite legislativo, ni debe ser una barrera para que el Congreso ejerza sus funciones, ni crea un poder de veto legislativo en cabeza del ministro de Hacienda. es más, hacer el análisis del impacto fiscal no recae únicamente en el legislador, sobre este punto ha establecido su análisis de la siguiente manera: (...) *el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica (...)”*

Lo anterior significa que, en cualquier momento del trámite legislativo, el Ministro de Hacienda y Crédito Público podrá ilustrarle a este Congreso las consecuencias económicas del presente proyecto de ley, toda vez que, de acuerdo con el proceso de racionalidad legislativa, la carga principal del análisis de impacto fiscal reposa en esta cartera por contar con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.

## 8. Conflicto de interés

Según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, corresponde al autor del proyecto y el ponente de un Proyecto de Ley enunciar las posibles circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del Proyecto de Ley. En ese sentido, señala el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

**“ARTÍCULO 1o.** *El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:*

**Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.** *Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.*

*Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.*

*a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil[...].”*

En consecuencia, en virtud del artículo anteriormente citado, este proyecto de ley no reúne las condiciones citadas de los literales a, b y c, para que se configure un conflicto de interés, pues se trata de una iniciativa de interés general que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado. No obstante, corresponderá a cada congresista evaluar el contenido del presente Proyecto de Ley y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés.

## 9. Conclusión

Por las razones expuestas, atentamente solicito que se dé el trámite correspondiente a la presente iniciativa legislativa.

De la honorable congresista,

  
**JAHEL QUIROGA CARRILLO**  
Senadora de la República  
Pacto Histórico – UP



SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

EL día 16 de Octubre del año 2015  
Ha sido presentado en este despacho el  
Proyecto de ley X Acto legislativo \_\_\_\_\_  
No. 298 Con su correspondiente  
Exposición de Motivos Proyecto de Ley  
Hs. Jaël Canoga Carrillo

  
SECRETARIO GENERAL